SKRZYDŁA I MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 23(207)
30 MAJA–6 CZERWCA 1950



DRODZY CZYTELNICY!

Otrzymujecie dzisiaj wielką niespodziankę. Począwszy od bieżącego numeru SIM będzie wychodził w objętości 16 (SZESNAŚCIE) STRON DRUKU. Nasz Tygodnik wzrósł o cztery strony! Wielu z Was przypomina sobie zapewne pierwsze ośmiostronicowe numery SIMU-u z roku 1946. Dzisiaj możemy poszczycić się dwukrotnie większą objętością pisma.

W miarę, jak rośnie i rozwija się nasze ludowe lotnictwo, rośnie Liga Lotnicza, rośnie i SiM.

Nasze ludowe państwo otacza lotnictwo sportowe szczególną opieką.

Ten właśnie numer SiM-u, który obecnie czytacie, jest również wyrazem tej troski i opieki. Podczas, gdy w krajach, korzystających z „pomocy" amerykańskiej, pisma lotnicze są likwidowane, względnie zmniejszają swoją objętość, my budując nasze ludowe lotnictwo zwiększamy między innymi nakłady wydawnictw lotniczych, zwiększamy ilość stron wiedząc, że tygodnik Młodzieży Lotniczej „Skrzydła i Motor" jest jednym z czynników walki o nowe, ludowe oblicze naszego lotnictwa, demaskując podstępne knowania imperialistów wywołania nowej zawieruchy wojennej — jest jednym z żołnierzy ogólnoświatowego frontu walki o pokój.

Łącząc się z wszystkimi siłami pokoju całego świata, stoimy nieugięcie na naszym posterunku, świadomi swoich celów i zadań, jakie stawia przed nami nasze Państwo Ludowe i Liga Lotnicza.

Zwiększenie objętości SiM-u jest zasługą Was wszystkich — Waszej współpracy z redakcją, propagowaniem pisma i werbowaniem dla niego nowych czytelników i prenumeratorów. I z tego możemy być wszyscy słusznie dumni. Od Was teraz zależy, aby SiM miał jeszcze lepszą szatę graficzną — werbujcie nowych prenumeratorów!

STAWIAMY SOBIE ZADANIE: KAŻDY CZŁONEK LIGI LOTNICZEJ — PRENUMERATOREM SiM-u!

REDAKCJA

WYCHOWUJMY LOTNICZE KADRY

Kraj nasz w ciągu prawie sześciu lat, które minęły od wyzwolenia, dokonał potężnego kroku naprzód. W naszych oczach zmienia się nasza ziemia ojczysta. Dźwignęły się z ruin miasta, dymią kominy fabryk, warczą na polach traktory. Realizujemy plan pierwszego roku sześciolatki. W ciągu najbliższych sześciu lat mamy zbudować w Polsce fundamenty socjalizmu, mamy zmienić oblicze naszego kraju.

Ale po to, aby budować nowe domy, zaorywać i obsiewać coraz więcej hektarów pól, produkować traktory i samoloty, dostarczać krajowi więcej chleba, maszyn, ubrań — potrzeba nam setek i tysięcy inżynierów, techników, uczonych, artystów, wykwalifikowanych robotników, dyrektorów i nauczycieli. Na każdego człowieka czeka dziś w Polsce praca, od każdego państwo i społeczeństwo oczekuje wysiłku w budowie najpiękniejszej idei naszych czasów — socjalizmu.

Nad tym, jak tych ludzi znaleźć, obradowało ostatnie IV Plenum Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej pod przewodnictwem Prezydenta RP i przewodniczącego Komitetu Centralnego Partii Bolesława Bieruta. (Trzeba tu wyjaśnić, że słowo „Plenum" pochodzi od łacińskiego „plenus — pełny" i oznacza posiedzenie KC w pełnym składzie). Bo Polska Zjednoczona Partia Robotnicza, kierowniczka narodu troszczy się o dobór kadr dla naszej gospodarki narodowej. Tej właśnie sprawie poświęcił swoje przemówienie Przewodniczący Komitetu Centralnego, ob. Bolesław Bierut, który powiedział między innymi:

„Ludzi zdolnych jest wiele dookoła nas, trzeba tylko, abyśmy podali im ręce, dopomogli w przezwyciężeniu pierwszych trudności, otoczyli opieką".

To jest właśnie najlepsza odpowiedź na pytanie, skąd wziąć kadry wykwalifikowanych, ofiarnych pracowników, jak zapewnić właściwych ludzi na właściwym miejscu. Zdolnych, energicznych i świadomych ludzi jest rzeczywiście wielu pośród nas: stoją przy maszynach, siedzą za kierownicami traktorów, kładą cegły, prowadzą pociągi. Trzeba ich tylko znaleźć, przeszkolić, trzeba im pomóc. Ludzi trzeba wychowywać przez stałą pracę, przez podnoszenie poziomu ich wiadomości ideologicznych i umiejętności zawodowych.

Na IV Plenum mówiono dużo o młodzieży. Mówiono, że trzeba ją wysuwać na odpowiedzialne stanowiska, otaczać opieką i pomocą. Bo młodzież jest źródłem nowych kadr, jest fundamentem, na którym budujemy gmach naszego ludowego państwa, jest czynnym i świadomym współtwórcą historii naszej epoki.

U nas w lotnictwie dobór kadr jest sprawą szczególnie ważną. Trzeba nam wielu wykwalifikowanych instruktorów, pilotów, pracowników administracyjnych, inżynierów, techników. I tak, jak powiedział Przewodniczący Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej ob. Bolesław Bierut, mamy ich wokół siebie. Trzeba ich tylko dostrzec, wyszkolić, wysunąć na odpowiednie stanowisko, zaopiekować się nimi i okazać stałą pomoc.

W naszej Ojczyźnie każdy człowiek pracy ma przed sobą otwartą drogę do nauki, do awansu społecznego. W naszej Ojczyźnie są dziesiątki tysięcy zdolnych, pracowitych, utalentowanych robotników i chłopów, którzy mogą po przeszkoleniu zająć kierownicze stanowiska na wszystkich odcinkach wielkiego budownictwa, które rozpoczęliśmy.

Trzeba ich wszystkich tylko śmielej wysuwać, zachęcić do nauki, otoczyć troskliwą opieką i udzielać codziennej pomocy.

Takie właśnie zadania postawiło Plenum przed partią i masami pracującymi naszego kraju.

Czwarty Tydzień Ligi Lotniczej obchodzono w roku bieżącym w dniach 28 maja — 3 czerwca. Zanim nadejdą wiadomości z całego kraju zapoznamy naszych Czytelników z wrażeniami naszego warszawskiego sprawozdawcy.

(Red.)

×

Warszawa i Tydzień Ligi Lotniczej to prawie jedno, bo stolica nasza kocha lotników, a ci odwzajemniają to gorące uczucie, jak umieją najlepiej. Różne były Tygodnie. Starsi pamiętają LOPP-owskie uroczystości: gonitwy w maskach, malowanie chodników płynami przeciwiperytowymi, groźne makiety bomb na ulicach i buńczuczne hasła na transparentach... Cóż, kiepskie wspomnienia z tych czasów, gdy szykowano się do wojny przez dwadzieścia lat, pozostawiając społeczeństwo w chwili tragicznej na pastwę losu.

Długo jeszcze w czasie okupacji hitlerowskiej stała przechylona bomba lotnicza w Alejach Jerozolimskich, jakby drwiąca z „gotowości" LOPP-owskiej organizacji...

×

Czwarty Tydzień Ligi Lotniczej był inny niż poprzednie. Można było odczuć, że nowe zadania, do których powołano Ligę, to nie afisz, to nie szumne hasło i parada w maskach przeciwgazowych, a to — praca, to włączenie się wielkiej organizacji lotnictwa sportowego w olbrzymie zadania Planu Sześcioletniego, to walka o pokój i socjalizm.

×

Celem zachowania chronologicznego porządku trzeba powiedzieć, że w Warszawie IV Tydzień LL rozpoczął się już w sobotę dnia 27 maja. Z tego powodu, że w dniu tym ukazały się na mieście po raz pierwszy papierosy o nazwie „Lotnik", znajdujące licznych nabywców i propagujące Ligę Lotniczą.

×

Kto nie oberwał ani jednej dwójki, kto był bardzo dobrym uczniem, jednym słowem, która lub który z najmłodszych warszawian został przodownikiem nauki, ten w nagrodę otrzymał od Ligi Lotniczej lot nad Warszawą samolotem pasażerskim niezawodnego LOT-u.

IV TYDZIEŃ LIGI LOTNICZEJ

Proszę sobie wyobrazić, jak się musieli martwić dwójkowicze i trójkarze, że chemii czy matematyki nie zdali. Wierzę, że gdyby Liga częściej robiła takie „latające nagrody", to posiadacza niedostatecznych trzeba by szukać przy pomocy ankiety...

×

Przenieśmy się ze wspaniałego portu lotniczego, od srebrnoskrzydłych samolotów, z betonowych bieżni, na soczystą trawę lotniska Aeroklubu Ligi Lotniczej. Gwarno tu i tłumno. Przybyli przodownicy pracy — czołówka polskiej klasy robotniczej.

Liga Lotnicza w uznaniu ich wielkich zasług pragnie chociaż w skromny sposób sprawić im przyjemność — zapoznać z wrażeniami lotu na samolocie sportowym.

— Zawsze marzyłem o locie samolotem, ale cóż, praca zawodowa nie pozwala na podobne wycieczki — opowiada Stanisław Uszak, spawacz-racjonalizator z ZWUT-u. Rozmowa wkracza powoli na tematy ściśle fachowe. Rzemieślnicy — specjaliści z warszawskich fabryk, ciekawi są, jak też ten samolot jest zbudowany, czy dużo aluminium, jaki ciężar, moc silnika itp. Bardzo zręcznie i dokładnie musiał na te pytania odpowiadać instruktor LL na lotnisku. Byle odpowiedzią nie zbędziesz. Nasi goście chcą wiedzieć dokładnie i wszystko A czy te CSS-13 to robią też seryjnie i na taśmie, jak u nas w Państwowej Wytwórni Odzieżowej? — pyta Barbara Woziko, przodownica (285% normy) — szwaczka. Tłumaczymy co i jak, a ona swoje. — A dlaczego codzienne gazety nie piszą o Waszych przodownikach z przemysłu lotniczego — jeżeli ich macie, jak mówicie?

Tłumaczymy, że to chwilowe niedociągnięcie naszych władz z przemysłu lotniczego, że z pewnością zaczniemy wyróżniać w ten sposób i przodowników w lotnictwie. Bo i jak może być inaczej. Koleżanka Basia chce poznać kolegów przodowników z lotnictwa.

— Czy można tak nad „Marciniaka" — prosi w tej chwili jakiś starszy obywatel wsiadając do samolotu. Jak się potem okazało, przodownik tej fabryki Stanisław Tyskowski, galwanizator z zawodu, w samolocie znalazł się po raz pierwszy w życiu.

Pytam o wrażenia. Opowiada, że zna Warszawę już od 40 lat, wie jakie były zniszczenia i jak po-



Okładka broszurki propagandowej wydanej z okazji tygodnia LL.

stępuje odbudowa, ale naprawdę to zobaczył dopiero przed chwilą z góry, co zrobiono w naszej stolicy. — „Aż biało od nowych domów, a najlepiej to mi się podobały kępy zielonych parków, no i powietrze tam w górze wspaniałe, gdybyśmy stale w galwaniźmie mieli taką wentylację, ho, ho — 500% normy, to wtedy fraszka"

Długo „wozili" piloci klubowi swoich miłych gości, ale wydaje mi się, że o wiele dłużej trwały gawędy o lotnictwie wśród rodzin nowych przyjaciół powietrznego latania.

×

Przygotowania prowiantowe warszawiaków na Zielone Świątki, to przygotowania do wyjazdu za miasto, na tradycyjną majówkę — na Bielany.

W tym roku Bielany zamieniono na wielkie „lotnisko", jak powiedział mój kolega, oglądając bielańskie dęby, na których ponaklejano hasła, pod którymi obchodzono tegoroczny Tydzień. Niecodzienną bowiem była impreza, którą wespół z lotnictwem wojskowym zorganizował Warszawski Okręg Ligi Lotniczej.

Cała Warszawa na Bielanach, a więc i Liga na Bielany!

Pomimo chłodnego dnia tysiące ludzi przybyło, by popatrzeć, posłuchać i porządnie się zabawić. Reprezentacyjny zespół Oficerskiej Szkoły Lotniczej, niezmordowani konferansjerzy, chór i orkiestra pracowali tu, wyrabiając chyba ponad 300% normy

Bogaty program artystyczny (przed i po południu) spotkał się z olbrzymim, ba, spontanicznym uznaniem zgromadzonej ludności. Okrzyki „niech żyją lotnicy!", „niech żyje Wojsko Polskie i Liga Lotnicza!" były dowodem zadowolenia, a to bardzo ważne.

W rozgwarze zabawy, pieśni i tańca, może nie wszyscy zauważyli, że wśród kilkugodzinnego programu brakowało — piosenek, polskich piosenek lotniczych!

Polonez Chopina był wspaniały. Harmonista grał bardzo ładnie, ale dwie, czy trzy piosenki lotnicze to — wołać się chciało — mało, jeszcze raz mało.

Wśród tłumu wycieczkowiczów uwijali się „kwestarze" sprzedający SiM i „Skrzydlatą" oraz inkasujący datki na cele Ligi Lotniczej. Duże zainteresowanie wzbudzały broszurki „Zostań lotnikiem", które rozdawano wszystkim bezpłatnie.

Przyznaję, że nie widziałem ani jednego obywatela bez znaczka LL. Albo kwestarze byli bardzo sympatyczni, albo trudno lotnikom odmówić.. Pełne, pełniusieńkie puszki wracały do Okręgu.

Przyjemne połączono z pożytecznym, bo podczas przerw między poszczególnymi częściami programu udzielono dużo informacji o pracach Ligi, o szkoleniu i — każdy chyba kto był tylko na Bielanach przeszedł dobre przygotowanie teoretyczne z każdej dziedziny lotnictwa. Jeżeli zaś znalazła się jakaś koleżanka, która mniej skorzystała z teorii, to chociaż wytańczyła się z „myśliwcami", „szturmowcami" i jednym bardzo ciężkim bombowcem..

Gdy późnym wieczorem wracałem z Bielan przepełnionym tramwajem, jakiś wesoły obywatel rozczytany w SiM-ie pytał swojej sąsiadki: „Kiedy to będziemy na Bielany helikopterami, kiedy?". Od powiedziała: „Jak zbudują najpierw metro."

P. E.

WZOROWY MECHANIK LOTNICTWA

Kpr. KOWALSKI Jan słusznie uważany jest w N-tej jednostce za wzorowego mechanika. Przystępując codziennie do zajęć, ma on już z góry dokładnie opracowany plan, który został uprzednio zatwierdzony przez technika klucza.

Po przyjściu na stoisko i zdjęciu pokrowców samolotu przygotowuje sobie skrzętnie miejsce pracy, rozkładając utrzymaną wzorowo torbę z narzędziami. Nie tracąc ani chwili czasu, przystępuje do pracy, wykonując kolejno zadania dnia.

Po locie kontroluje każdy szczegół, zapisując do zeszytu pracy wykryte usterki. Przystępując do usuwania defektów, mechanik Kowalski zasięga porady technika klucza. Zdaje sobie dokładnie sprawę, że najmniejsze uchybienie jego pracy może stać się przyczyną poważnych następstw podczas lotu i grozi utratą cennego życia załogi i drogiego sprzętu lotniczego.

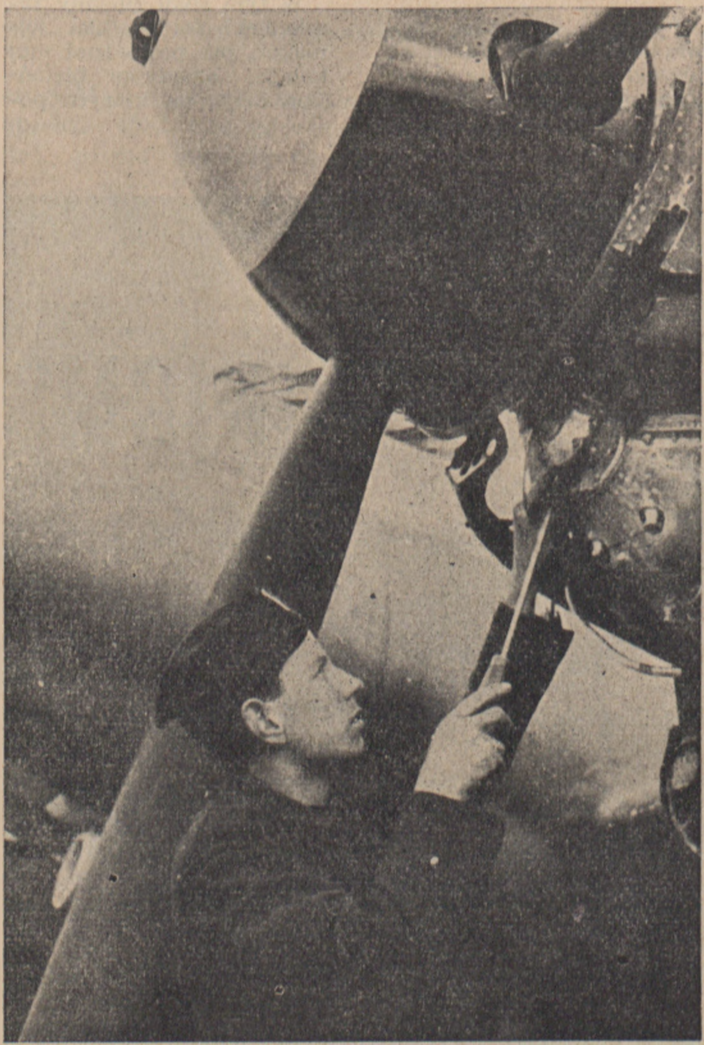
Mechanik Kowalski nie pozwoli, aby jego maszyna wyleciała z jakimkolwiek defektem. Osiąga to przez dokładne i skrupulatne przeprowadzanie przeglądów po lotach. Po każdym locie bada również dokładnie instalacje samolotu. Szczególną uwagę zwraca na instalację benzynową i olejową, badając ich hermetyczność i stan poszczególnych agregatorów.

Miło jest spojrzeć na samolot obsługiwany przez mechanika Kowalskiego. Lśni czystością, wszystkie części są starannie przetarte. Silnik po zapuszczeniu pracuje rytmicznie, bez jakichkolwiek zakłóceń.

Mechanik Kowalski może naprawdę być dumny: samolot, przy którym pracuje przez dwa lata, nie miał w czasie lotów ani jednego defektu. Dlatego też pilot chor. S., którego samolot obsługuje mechanik Kowalski, z pełnym zaufaniem siada do kabiny, wylatując na wykonanie zadania.

Mechanik Kowalski nie tylko pilnie strzeże powierzonego mu drogiego mienia państwowego, ale jest również racjonalizatorem. Opracował on proste urządzenie do zabezpieczenia drutem nakrętek, dzięki czemu dwa razy szybciej wykonuje tę samą pracę. Doczekał się również tego, że Komisja Techniczna jednostki przedłużyła czasokres pracy silnika jego samolotu o 10%, za co uzyskał od dowódcy jednostki podziękowanie przed frontem wszystkich mechaników i 7 dni urlopu.

Jeszcze podczas pobytu w szkole poznał kpr. Kowalski różny sprzęt lotniczy, pochodzący zarówno z socjalistycznego Związku Radzieckiego jak i z krajów imperialistycznych. W praktyce swej, w codziennej pracy na lotnisku nabrał mocnego przekonania, że prawdziwie niezawodny i najdoskonalszy jest tylko radziecki sprzęt lotniczy. Przekonanie to ugruntował w sobie również na podstawie znanych mu dobrze faktów, jakie miały miejsce w czasie ostatniej wojny, kiedy lotnicy radzieccy, posługując się tym sprzętem, codziennie gromili faszystowskich piratów powietrznych, a dziś pokazali, że Związek Radziecki jest największym mocarstwem lotniczym świata. Zdaje on sobie sprawę z tego, że podczas wojny na tym sprzęcie zwyciężali hitlerowców również polscy lotnicy, a dziś podnosząc stale swój kunszt lotniczy stanowią mocną straż naszej niezawisłości, wolności, pokoju i socjalizmu.



Jeżeli chcesz zostać mechanikiem lotniczym, musisz już dzisiaj przygotowywać się do przyszłego zawodu. Musisz już dzisiaj uczyć się pilnie, aby móc później odpowiednio zastosować nabyte wiadomości.

Jedyną drogą, którą możesz dojść do lotnictwa wojskowego, do zaszczytnego tytułu mechanika, jest szkolenie w Lidze Lotniczej w myśl hasła „Od modelu na szybowiec, od szybowca na samolot".

Foto WAF

Kowalski jest nie tylko wzorowym mechanikiem, ale przoduje również w wyszkoleniu politycznym. Podnosi stale nie tylko swą wiedzę fachową, ale i poziom ideologiczny.

W ten sposób wyrósł mechanik Kowalski na prawdziwego żołnierza Polski Ludowej, przodującego mechanika, racjonalizatora, gorliwego ZMP-owca — społecznika, którego twórcza inicjatywa przejawia się w całym życiu jego pododdziału.

Rodzice mechanika Kowalskiego, do niedawna właściciele 3 ha poletka, mogą być dumni ze swego syna, który w swych listach często służy im radą przy rozwiązywaniu najtrudniejszych zagadnień ich życia.

Jak inni gospodarze wsi Zalesie Nowe, również i rodzice Kowalskiego długo wahali się, nie mogąc zdecydować się na wstąpienie do spółdzielni produkcyjnej, organizującej się w ich wiosce.

Głos syna, jego głęboka wiara, że tylko spółdzielczość wyzwoli ich na zawsze od wyzysku bogacza wiejskiego i otworzy szeroką drogę do dobrobytu i szczęścia ich dzieci — stał się decydujący: Kowalscy już bez uprzedzeń wstąpili do spółdzielni produkcyjnej. Ojciec mechanika Kowalskiego, który dziś jest już brygadierem spółdzielni produkcyjnej we wsi Zalesie Nowe, wraz z całą rodziną w nowych warunkach buduje szczęśliwą przyszłość dla siebie i rodziny.

Oto jak wygląda droga życiowa i praca przodującego mechanika N-tej jednostki, kpr. Jana Kowalskiego. Swoją wzorową ZMP-owską postawą i poziomem dyscypliny wojskowej w pełni realizuje treść złożonej przezeń przysięgi wierności Polsce Ludowej.

A. P.

POZNAŃ I KATOWICE WSPÓŁZAWODNICZĄ

Współzawodnictwo na terenie modelarstwa lotniczego rozwija się coraz lepiej! Obejmuje ono już wszystkie dziedziny modelarskiej pracy, włączając fachowe szkolenie nowego narybku, prace popularyzacyjne, szkolenie ideologiczne i właściwe prowadzenie ewidencji modelarskiej. W szeregach współzawodniczących — stanęły modelarnie oraz poszczególni modelarze, walcząc tą drogą o uzyskanie jak najlepszych rezultatów pracy. Nadchodzą wciąż meldunki o nowych zobowiązaniach, padają wezwania do zwiększenia tempa pracy, zdwojenia wysiłków w osiąganiu coraz lepszych wyników.

Notujemy doniesienia Poznańskiego Okręgu LL:

„Przyjmując wezwanie Okręgowej Modelarni LL w Krakowie do współzawodnictwa, modelarze Okręgowej Modelarni LL w Poznaniu zobowiązali się wykonać 230% modeli w stosunku do roku ubiegłego oraz stanąć do współzawodnictwa w dokładnym prowadzeniu ewidencji modelarskiej".

Cóż, zdawałoby się — notatka, jakich wiele. Jednak nie. Meldunek z Poznania donosi również:

„W zrozumieniu idei socjalistycznego współzawodnictwa modelarze poznańscy przesłali w darze dla Modelarni Okręgowej LL w Krakowie 30 arkuszy sklejki 0,8 mm z życzeniami, aby dar ten pomógł modelarzom krakowskim do osiągnięcia jak najlepszych wyników w ich pracy".

Jesteśmy świadkami współzawodnictwa w najlepszym stylu, widzimy przykład wyrobienia i solidarności jednej z rywalizujących stron.

Dar poznańskich modelarzy, przesłany krakowskim kolegom wraz z podjęciem ich wezwania — to sygnał ogromnych przemian, jakie dokonują się wśród modelarzy. To prosty, a jakże wymowny przykład w pełni szlachetnego — socjalistycznego podejścia do pracy.

J. Z.

CO, GDZIE, KIEDY?

CZŁONKOWIE KÓŁ NA TERENIE ODDZIAŁU POCZTOWEGO LL przy Dyrekcji Okręgowej Poczt i Telegrafów w Katowicach zobowiązali się opodatkować sumą 10 zł w przeciągu 6 miesięcy, celem ufundowania szybowca ,,Mucha", który otrzyma nazwę ,,Pocztowiec Śląski". Przekazanie szybowca Śląskiemu Aeroklubowi LL nastąpi w dniu Święta Lotnictwa.

OKRĘG LUBELSKI LL ZORGANIZOWAŁ SIEĆ KORESPONDENTÓW

Doceniając wielką rolę terenowych korespondentów w usprawnieniu lotniczej pracy, Lubelski Okręg LL donosi o zorganizowaniu sieci stałych korespondentów w trzech Oddziałach: Lublin - Miasto, Hrubieszów i Chełm.

PRACOWNICY JEDNEJ Z DOLNOŚLĄSKICH SZKÓŁ SZYBOWCOWYCH LL zobowiązali się dla uczczenia Święta 1 Maja całkowicie wyremontować i oddać do użytku szkoły salę — internat dla 50 junaków. Pracownicy ci zobowiązali się jednocześnie w złożonej deklaracji jeszcze wydajniej i racjonalniej pracować dla dobra Ludowej Polski rozumiejąc, że swą pracą przyczynią się do utrwalenia pokoju.

DLA UCZCZENIA 1 MAJA Zarząd Oddziału Powiatowego LL w Pińczowie oraz junacy jednej ze szkół szybowcowych LL zobowiązali się: wykonać zbiornik przeciwpożarowy o pojemności 30 m sześc., pokryć papą i osmołować dach hangaru, wywieźć ziemię i gruzy spod nowowybudowanego hangaru, opracować pomoce szkolne dla słuchaczy Teoretycznych Kursów Szybowcowych, wykonać 3 przeloty, wykonać deski startowe do startów za wyciągarką, wyremontować szybowiec typu ,,Żuraw".

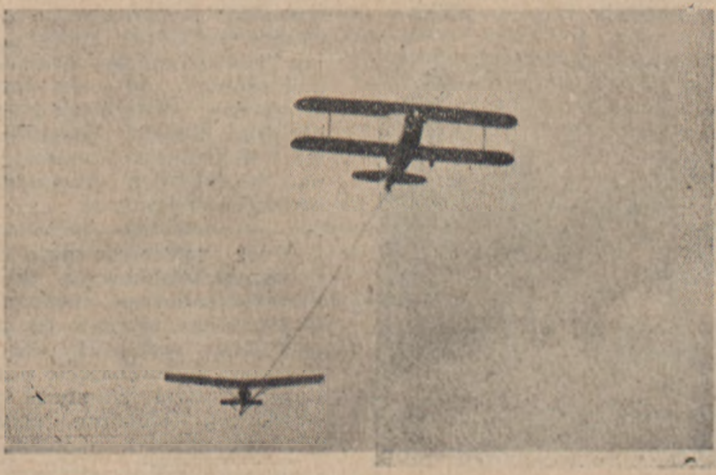
KOŁO LOTNIKÓW, które istnieje przy Wydziale Mechaniczno - Lotniczym Państwowej Szkoły Przemysłowej w Bielsku, zobowiązało się szkolić pilotów Bielsko-Bialskiego ALL w celu podniesienia poziomu ich wyszkolenia teoretycznego. Prelegenci delegowani przez Koło będą wygłaszać referaty lotnicze w każdy wtorek na odprawie pilotów Aeroklubu. Pierwszy referat wygłosił w dniu 21 marca kol. Roman Więzik.

UDZIAŁ W AKCJI zwalczania analfabetyzmu weźmie w br. obok szeregu innych organizacji społecznych — również Liga Lotnicza. Ogółem opieką organizacji społecznych objętych będzie w tym roku 46 000 kursów i zespołów początkowego nauczania.

NA SCENIE GLIWICKIEGO Powiatowego Domu Kultury odbyła się ciekawa impreza artystyczna, którą zorganizował Oddział Ligi Lotniczej w Gliwicach: rewia pt. „Na skrzydłach humoru". Na program rewii złożyły się występy orkiestry, zespołu tanecznego, chóru rewellersów, dziecięcego zespołu tanecznego oraz popisy solistów, recytatorów, harmonistów i śpiewaków. Impreza ta, w pełni udana, spotkała się z wielkim zainteresowaniem publiczności gliwickiej.

POWIATOWA MODELARNIA LOTNICZA została otwarta przy Oddziale Powiatowym LL w Jarosławiu. Z modelarni korzystać będzie przede wszystkim młodzież robotnicza i wiejska. Otwarcie modelarni odbyło się przy udziale przedstawicieli organizacji politycznych, społecznych i młodzieżowych.

Foto: WAF



CHŁOPI WE WSI PARKOWO I KOLSK ŚWIEBODZIŃSKI w woj. poznańskim bardzo interesują się lotnictwem. W Parkowie (pow. obornicki) wszyscy mieszkańcy są członkami LL i wielu spośród nich umie latać. W Kolsku — mieszka samouk konstruktor Józef Maślanka, syn chłopa średniorolnego, który w stodole ojca urządził sobie warsztat monterski. W r. 1948 Maślanka własnymi siłami wybudował samolot, który jednak nie wzleciał wskutek błędów w obliczeniach konstrukcyjnych.

Samoukiem zainteresował się Poznański Aeroklub LL zaś samolot jego będzie wystawiony na wystawie w czasie trwania IV Tygodnia LL.

DLA UCZCZENIA ŚWIĘTA 1-MAJA Zarząd Oddziału LL w Łowiczu zobowiązał się założyć 5 nowych Kół LL oraz urządzić modelarnię lotniczą dla uczniów szkół średnich i członków ZMP przy szkole Przemysłowej w Łowiczu.

WSZYSCY PRACOWNICY KOPALNI rudy żelaznej rejonu Konopiska powzięli uchwałę, że w ramach Czynu 1-majowego zapiszą się w poczet członków Ligi Lotniczej. Postanowienie to powzięto na apel pilotów Częstochowskiego Aeroklubu LL, którzy wykonali nad Konopiskami loty propagandowe i wygłosili potem dla górników prelekcje na tematy lotnicze.

JAK PRACUJĄ MODELARZE W ZSRR

W związku z rozpoczynającym się sezonem letnim specjalny wysłannik radzieckiego pisma „Patriot rodiny", organu Wszechzwiązkowego Towarzystwa Współpracy z Lotnictwem (DOSAW) przeprowadził rozmowy z najlepszymi radzieckimi modelarzami. Oto, co mówią oni o swoich planach pracy na rok bieżący:

MIKOŁAJ TWOROGOW, uczestnik licznych zawodów modelarskich i znany konstruktor małego lotnictwa.

Ustanowił on m. in. 4 wszechzwiązkowe rekordy modelarskie, budując modele redukcyjne latające „Ja-6" z napędem silnikowym.

Obecnie — powiedział Tworogow — pracuję nad ulepszeniem profili skrzydeł modeli latających, a także nad sposobem regulacji kąta zaklinowania skrzydła. Pozwoli mi to wywnioskować, jaki typ profilu przy jednakowej powierzchni, kształcie i obciążeniu badanych skrzydeł może dać najlepsze wyniki w locie.

EUGENIUSZ MALISZEW zajmuje się modelarstwem z górą 20 lat. Po powrocie z lotnictwa wojskowego, przystąpił do pracy w Centralnym Laboratorium.

— Szczególnie zajmuje mnie modelarstwo jako sport masowy — mówi Maliszew. — Skonstruowałem już model szybowca — typu latające skrzydło, opracowany w możliwie najprostszy sposób, aby mogli go budować nawet najmłodsi modelarze. Obecnie pracuję nad kilkoma typami modeli szybowców szkolnych. Wyniki moich prób są jak dotąd bardzo zadowalające. DOSAW rozpocznie wkrótce produkcję półfabrykatów modelarskich według mojego projektu, które ułatwią znacznie montaż i konstrukcję modeli latających i przyciągną jednocześnie więcej pionierów i młodzieży szkolnej do modelarstwa.

MICHAŁ WASILCZENKO posiadacz rekordu światowego i kilkakrotny uczestnik międzynarodowych zawodów modelarskich, mówi:

— Radzieccy modelarze posiadają w chwili obecnej 3 na 4 absolutne rekordy światowe i 15 na 32 rekordów międzynarodowych. Dzieje się tak dlatego, że lubimy naszą pracę i jesteśmy otoczeni troskliwą opieką ze strony państwa.

Zbudowałem ostatnio model dwusilnikowej łodzi latającej, która wystartuje w najbliższych dniach. Jest to dopiero drugi zbudowany dotychczas model dwusilnikowy tego typu.

W roku ubiegłym wraz z modelarzem Baszkinem skonstruowaliśmy model sterowany radiem.

Do demonstrowania na uroczystościach lotniczych zbudowałem model z silniczkiem odrzutowym, który również przechodzi ostatnie próby.

WASYL NASONOW, zajmuje się modelarstwem już około 20 lat. Jego specjalnością są modele z napędem gumowym.

— Przygotowałem do lotów — mówi Nasonow — dwa modele bezogonowców z napędem gumowym. Będą startowały na tegorocznych wszechzwiązkowych zawodach w Moskwie.

Ponadto poprawiam mój model, który brał udział w zeszłorocznych zawodach na Węgrzech, i buduję drugi, ulepszony. Stawiam sobie za cel pobić dalsze rekordy międzynarodowe w odległości i ustalić rekordy wysokości dla dwóch moich modeli w różnych kategoriach.

WIG.



ZSRR

ŻOŁNIERZE I OFICEROWIE jednej z jednostek lotniczych dla uczczenia Święta 1 Maja przygotowali w przeciągu pięciu dni lotnisko do letniej eksploatacji. Prace przygotowawcze objęły także wszystkie urządzenia mechaniczne na lotnisku.

OFICER SZELIEWAROW, Bohater Związku Radzieckiego został odznaczony orderem Czerwonej Gwiazdy za opracowanie podręcznika, omawiającego wszystkie rodzaje napraw, przeglądów i remontów generalnych silników lotniczych. Odda on ogromne usługi mechanikom lotnictwa.

W STALINGRADZIE został rozegrany mecz piłki nożnej pomiędzy reprezentacją Wojsk Lotniczych a jednym z najlepszych radzieckich klubów sportowych — Torpedo. Mecz zakończył się zwycięstwem lotników w stosunku 2:1.

REPREZENTACJA TENISOWA Wojsk Lotniczych wygrała spotkanie z reprezentacją Centralnego Domu Armii Czerwonej (CDKA) w stosunku 4 : 1. Najlepszymi z lotników był: sierżant gwardii Anisimow i kapitan Szuwałow.

WE WSZYSTKICH jednostkach, szkołach i oddziałach lotniczych uroczyście obchodzono 80-tą rocznicę urodzin Włodzimierza Lenina. Na akademii w stalingradzkiej szkole lotniczej Bohater Związku Radzieckiego, major gwardii Riazanow, wygłosił wykład pt. „Lenin i lotnictwo", a w instytucie CAGI wyświetlono film o Leninie.

ORGANIZACJA KOMSOMOLSKA w wojskach lotniczych zorganizowała młodzieżowe mistrzostwa szachowe. We wszystkich okręgach zakończono już rozgrywki półfinałowe. Finał mistrzostw odbędzie się w końcu maja w Stalingradzie. Kandydatami na mistrzów mającymi największą ilość zdobytych punktów są: lotnik Aleksiejew i sierżant Katunin.

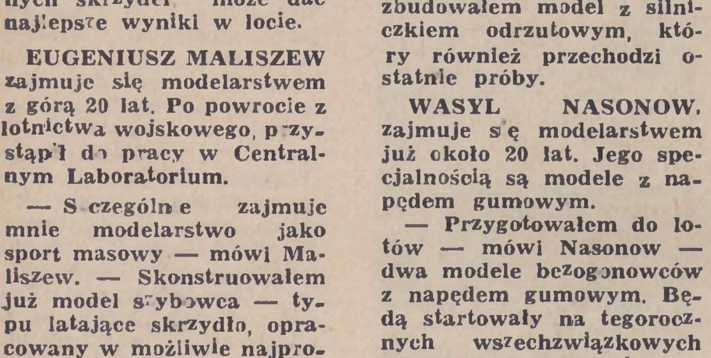
MISTRZOSTWO wszystkich radzieckich szkół lotniczych w boksie zdobył zespół batajskiej szkoły lotniczej.

ZAWODY W LENINGRADZIE

W Leningradzie odbyły się zawody modeli na uwięzi, w których brało udział 27 modeli. Uwagę zwracały modele bezogonowców, skonstruowane i zbudowane przez modelarzy Oktiabrskiego domu pionierów: Wiaczesława Simonowa, Walentego Zadorowa, Borysa Kubanowa i Eugeniusza Kanaszkina. Modele ich osiągnęły szybkość 70 km/godz.

Najlepsze wyniki osiągnęły modele zbudowane przez modelarzy domów pionierów im. Zdanowa, Oktiabrskiego, Moskiewskiego, Zielonogorskiego i Leninowskiego rejonów miasta Leningradu.

Rekordzista modelarski Anatoli Kuźniecow zademonstrował nowy silniczek samozapłonowy własnej konstrukcji.



Duże zainteresowanie w zeszłorocznych zawodach wszechzwiązkowych w Silikatnaja wzbudzały loty szybkościowego modelu na uwięzi konstrukcji Gajewskiego. Obecnie jak podaje prasa, Gajewski ustalił rekord szybkości dla bezogonowców, wynoszący 60 km/godz. (Zdjęcie u góry). Również zdjęcie obok przedstawia fragment z powyższych zawodów, na których widzimy słynnego Jerzego Lubuszkina z rekordowym modelem. Zdjęcia radzieckie

ZWIAD NAD KOŁOBRZEGIEM

JERZY KONIECZNY, ppor.

Między 13 lutym a 1 marca 1945 r. Pułk Myśliwski „Warszawa" wykonał następujące zadania:

1. Loty zwiadowcze na osłonę północnego skrzydła I Armii oraz rozpoznanie i niszczenie okrążonego ugrupowania wroga w Pile i na północ od tego miasta. (13—18 luty).

2. Rozpoznanie tyłów i umocnień naziemnych wroga w rejonie przewidywanego natarcia I Armii oraz osłona wypraw 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego na tyłach przeciwnika (19—27 luty).

3. Osłona szturmowców i ataki szturmowe pola walki w pasie natarcia I Armii.

Dokonując zwiadu polskie myśliwce atakowały rozpoznane obiekty ogniem broni pokładowej, zadając hitlerowcom poważne straty dezorganizując transport wroga. Osłaniając naloty „Iłów" myśliwce atakowały również cele szturmowców, dławiąc ogień artylerii przeciwlotniczej. Faszystowska artyleria skoncentrowana była wówczas przeważnie na stacjach kolejowych, gdzie osłaniała rejony koncentracji sił przeciwnika.

1 marca I Armia WP. potężnym uderzeniem zadała decydujący cios ryglowym pozycjom Wału Pomorskiego. W przełamaniu frontu dopomogły wojskom naziemnym wydatnie myśliwce „Warszawy" i szturmowce 3-go Pułku. Według meldunków załóg najlepiej pracowały w tym czasie grupy Bohatera Związku Radzieckiego Kitajewa i Kramarczuka. Zacięte walki trwały jeszcze dwa dni i 3 marca 1945 roku pękł ostatecznie osławiony „Wał Pomorski". Przed I Armią WP. otwarła się droga ku morzu.

Marzec 1945 r. spotkali piloci „Warszawy" już na nowym lotnisku, dokąd przebazowali z Bydgoszczy, aby być bliżej frontu.

Miesiąc ten był deszczowy i mglisty. Rozmokłe łąki, błotniste drogi, niski pułap chmur, mgły i deszcze nie sprzyjały natarciu. Działa grzęzły po osie w błocie, czołgi zostawiały po swoim przejściu głębokie koleiny napełnione wodą. Dla naszych pilotów pogoda w ogóle była nielotna. A mimo to...

x

Siedząc w kabinie ppor. Jakubik wsłuchiwał się w monotonny szum silnika. Pod nim — przesuwała się szybko szachownica pól i lasów, wśród których widział dokładnie budynki i linie szos.

— Fatalna pogoda — rzucił do towarzysza przez radio.

Gaszyn nie lubił nigdy przeklinać, ale tym razem wymknęło mu się niespodziewanie:

— Cholera — lecieć na takiej wysokości!

Pogoda była rzeczywiście nie do pozazdroszczenia. Zachmurzenie 10 ballów — podstawa chmur zaledwie 100 m — widzialność 2 km. Na dodatek zaczął padać deszcz.

Ze startem czekano do południa. „Ojczulek", jak nazywali wszyscy w pułku swego dowódcę Tałdykina, nie pozwalał na lot. Czekał na poprawę warunków meteorologicznych. Dopiero około godziny 13.00, kiedy mgła poszła nieco do góry, zezwolił na start.

Para Gaszyn — Jakubik miała wykonać lot rozpoznawczy nad Kołobrzegiem i nawiązać łączność z radiostacją naprowadzenia.

Zadanie było niełatwe. Wiedzieli o tym dobrze nasi piloci. Kołobrzeg miasto — twierdza, był ostatnią drogą odwrotu dla hitlerowców na Pomorzu Zachodnim. Wykorzystując wszystkie możliwe środki obrony faszyści niemieccy usiłowali za wszelką cenę zagrodzić drogę atakującym wojskom



Kpt. pil. W. Gaszyn
(zdjęcie archiwalne)

Pierwszego Frontu Białoruskiego, w skład których wchodziła i I Armia WP. Kołobrzeg osłonięty bagnami i błotnistą rzeką Persantą, najeżony setkami dział, broniony przez baterie okrętowe i pełen doborowych esesowskich dywizji nie był celem, który można tak łatwo wziąć z marszu. Dla zdobycia miasta przez wojska naziemne potrzebny był aktywny współudział lotnictwa.

Dlatego też polscy piloci lecąc na lot rozpoznawczy nad Kołobrzegiem, zdawali sobie sprawę z wagi wykonywanego zadania. Musieli znaleźć w obrębie miasta i portu cele dla szturmowców.

Szybko przelecieli Jezioro Lubieszewskie — przecięli linię kolejową Drawsko — Złocieniec i lecąc kursem północnym minęli Połczyn.

Tuż przed Białogardem wzięli kurs w lewo — prosto na Kołobrzeg.

Gaszyn z Jakubikiem pilotując pewnie swe maszyny znali lot, to wchodzili w chmury — lecieli niczym sępy, gotowi w każdej chwili do odparcia jakiegokolwiek ataku ze strony hitlerowców.

Jednakże faszyści dysponując małą już ilością samolotów nie myśleli wcale przy takiej pogodzie o żadnym locie, by nie narażać siebie na ewentualne straty. Zresztą byli pewni, że pogoda ta unieruchomiła zupełnie polskie lotnictwo.

Tymczasem para polskich myśliwców weszła w chmury i zeszła niespodziewanie na Kołobrzeg od strony zachodniej.

Przybycie naszych maszyn było tak niespodziewane, że hitlerowska artyleria przeciwlotnicza nie otworzyła wcale ognia.

Gaszyn i Jakubik zdawali sobie doskonale sprawę z tego, co znaczy lot nad miastem, najeżonym artylerią przeciwlotniczą, na stumetrowym pułapie. Trzeba go było jednak wykonać. Wszystko zależało od szybkości przeprowadzonej akcji.

Te jednak kilka minut, w czasie których nasi myśliwcy niespodziewanie spadli na miasto, wystarczyło, by ustalić miejsca ważniejszych obiektów hitlerowskich.

Nim z dołu posypały się pociski w kierunku polskich maszyn, polskie samoloty leciały już powrotnym kursem na Świdwin, mając głowy nabite ważniejszymi pozycjami nieprzyjaciela.

Gdy dolecieli do lasku, który na mapie zaznaczony był grubym czerwonym ołówkiem, usłyszeli w słuchawkach chrapliwy ton.

Lisy! Lisy! Lisy! — słyszycie nas! Mówi Run, mówi Run — słyszycie nas. Odbiór.

Tu Lis — 22 — Lis — 22 słyszymy dobrze!

Tu Run. Tu Run — wasze zadanie!

— Mówi Lis-22 — odpowiedział Jakubik — zadanie wykonane! Wracamy!

Jeszcze parę minut krążyli w tej okolicy i wymieniali z polową radiostacją naprowadzenia umówione sygnały.

Kiedy lądowali na lotnisku w Mirosławcu była godzina 14.00. Zaczął padać deszcz.

x

Następnego dnia tj. 11 marca 1945 roku kronikarz Pułku „Warszawa" zanotował wieczorem:

„Pułk nasz parami myśliwców osłaniał wyprawy szturmowe 3-go pułku, który grupami po 4—6 „Iliuszynów" atakował cele w obrębie miasta i portu Kołobrzeg.

Niezależnie od osłony myśliwce dokonały czterech ataków szturmowych na port i punkty ogniowe wroga.

Artyleria przeciwlotnicza nieprzyjaciela prowadziła silny ogień siłami 8 baterii lekkich i 3 baterii ciężkich, zgrupowanych na brzegu morza w płn.-zach. części miasta. Oprócz tego do naszych samolotów strzelały również działka zgrupowanych w porcie okrętów".

Bój o Kołobrzeg rozpoczęto!

(cdn.)

Z FRONTU WALKI O LASY

TADEUSZ REJNIAK

(korespondencja własna SiM-u)

Zapowiadana w nr 17 SiM-u akcja opylania lasów, zaatakowanych przez wroga świerka Nr 1 — Brudnicę, została rozpoczęta. Z Końcem kwietnia jedno z lądowisk w Beskidzie Śląskim zaroiło się samolotami Po-2, zaopatrzonymi w urządzenia do rozpylania proszków trujących szkodnika. Baza wypadowa założona została na terenach Państwowego Gospodarstwa Rolnego, w którego zabudowaniach znalazły pomieszczenie magazyny proszku przeznaczonego do rozpylania, kwatery pilotów i mechaników oraz kierownictwo akcji ze strony Centralnego Zarządu Lasów Państwowych.

Nasze lasy nie po raz pierwszy widzą nad sobą samoloty niosące im ochronę przed złośliwym szkodnikiem, bo akcja ta prowadzona jest w Polsce już od kilku lat. Po raz pierwszy jednak objęła ona lasy terenów górskich i po raz pierwszy powierzona została pilotom i samolotom Aeroklubu Ligi Lotniczej.

Zleciało się bractwo z różnych stron Polski reprezentując różne Aerokluby, ale wszyscy jednakowo młodzi i jednakowo pałający chęcią zwalczania „wroga", niszczącego bezlitośnie nasz cenny a nadwątlony przez okupanta drzewostan. Piloci są w większości pilotami wyszkolonymi po wojnie, wypróbowanymi jednak pod względem swych kwalifikacji pilotażowych zarówno w czasie treningu jak i w czasie różnych krajowych zawodów lotniczych.

Opylanie lasów w terenie górskim nie jest rzeczą łatwą i wymaga od pilota absolutnej bezbłędności pilotażu, a od samolotu niezawodności działania i dużej zwrotności. Ten ostatni warunek jest właśnie bezpośrednią przyczyną, dla której w góry poszły stare znajome, wypróbowane w boju i w służbie pokoju „Kukuruźniaki", a nie komunikacyjne „Li-2", które opylały lasy w terenach płaskich.

Walka z Brudnicą Mniszką jest batalią poważną i stosownie do tego została przygotowana. Chcąc skutecznie wroga zwalczyć należy go przede wszystkim rozpoznać — mówi stara wojenna zasada i w myśl tej zasady idą nasze działania.

Wspaniale słoneczna pogoda sprzyjała pod każdym względem wyprawie, czyniąc z niej miłą, wiosenną wycieczkę. Krętymi serpentynami, biegnącymi miejscami grzbietami gór, samochód dowiózł nas do Istebnej, a stamtąd pieszo dotarliśmy do najwyżej położonego punktu rejonu naszej akcji, skąd rozścielał się widok na całe „pole bitwy".

Przedstawiciele Instytutu Badawczego Leśnictwa zapoznali nas z obszarami najbardziej zagrożonymi i z wymaganiami odnośnie rozpylania dla jego całkowitej skuteczności. Posiadane przez nas szczegółowe plany rejonów zapełniły się notatkami i szkicami robionymi na miejscu, na podstawie których przedyskutowana została od razu taktyka opylania. Ustalenie tras dolotowych, kierunków podejść do nalotów, pól nalotów właściwych i miejsc ich wyprowadzania miało zasadnicze znaczenie z uwag na wielce urozmaiconą rzeźbę terenu, poprzecinanego licznymi dolinami i wąwozami i najeżonego kopiastymi wyniesieniami.

Po zapoznaniu się z terenem zeszliśmy w las, celem bezpośredniego zetknięcia się z nieprzyjacielem. Znaleźliśmy go bez trudu w postaci drobnych jajeczek w korze drzew. Zawiedzeni nie bardzo bojowym wyglądem nieprzyjaciela prosimy towarzyszących nam przedstawicieli Instytutu Badawczego Leśnictwa o parę uwag, dotyczących rozwoju i niszczycielskiej działalności tego szkodnika. Z wyczerpujących wyjaśnień kierownika naukowo-technicznego naszej akcji — inżyniera Habera, dowiadujemy się, że niepozornie wyglądające jajeczka są w gruncie rzeczy ogromnym niebezpieczeństwem drzewostanu.

Brudnica Mniszka (Lymantria monacha), zwana też Rząpicą, jest najniebezpieczniejszym szkodnikiem świerka zarówno w nizinach jak i w górach do wysokości 700 metrów ponad poziom morza. Atakuje ona również sosnę i niektóre gatunki drzew liściastych, nie jest jednak dla nich specjalnie groźna z uwagi na większą odporność tych gatunków. Świerk natomiast obżarty w 60% już schnie i ginie. Na jedno drzewo wieku 80 lat, czyli prawie że dorosłe, wystarczy 5 000 sztuk gąsienic Brudnicy, żeby je całkowicie zniszczyć, a „obłożenie" — jak to się fachowo nazywa — w rejonie naszej akcji dochodzi i do 80 000 sztuk na jedno drzewo.

Motyl Brudnicy Mniszki, dość sympatyczny nawet z wyglądu, żyje sam zaledwie dwa tygodnie. Ten krótki czas jednak wystarcza mu na złożenie około 250 jajeczek, które złożone na przełomie lipca — sierpnia jednego roku, zimują do wiosny roku następnego, żeby w połowie kwietnia dać życie tysiącom gąsieniczek stopniowo się rozwijających i wyrastających na gąsienice cztery i pół centymetrowego „wzrostu". Z końcem czerwca gąsienica ulega przepoczwarzeniu, a po dwóch tygodniach z poczwarki robi się motyl, składający znów jajka itd.

Szkodnikiem lasu jest Brudnica Mniszka tylko w stadium gąsienicy, kiedy to wychodzi w korony drzew i z niesłychaną żarłocznością objada szpilki lub liście. Skutecznie zwalczana może być tylko w okresie pierwszych dwu tygodni od chwili wyjścia w koronę, bo potem staje się odporna na środki trujące. Dlatego też akcja opylania musi przebiegać sprawnie i terminowo.

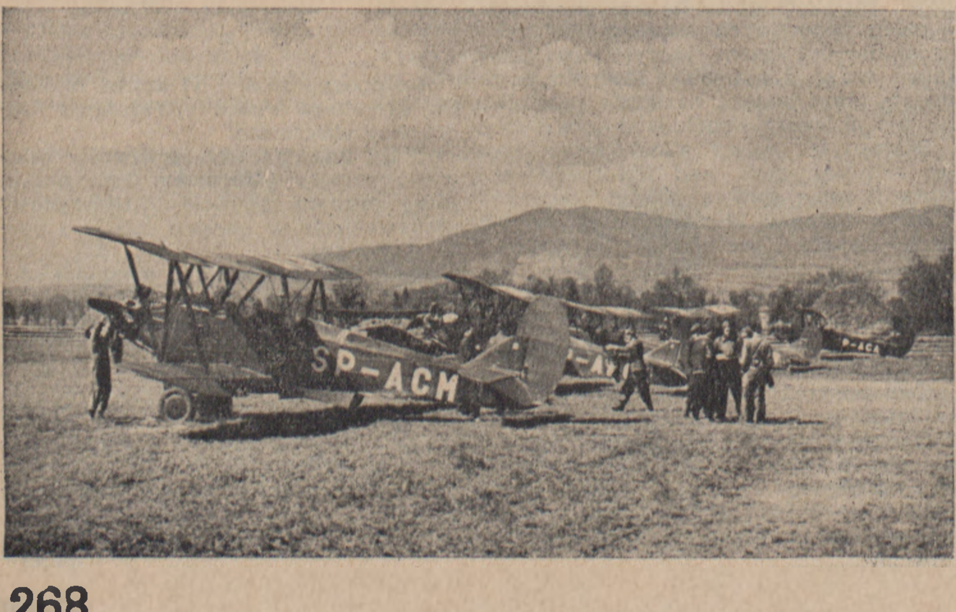
Preparat rozpylany przez nasze samoloty nosi nazwę „Azotox" i jest produkcji krajowych fabryk chemicznych. Działa on paraliżująco na wszystkie owady zimnokrwiste (w tej liczbie komary i inne muchy) w sposób kontaktowy, to znaczy że na każdą gąsienicę musi paść chociaż jeden pyłek proszku, żeby ją porazić. Łatwo sobie Czytelnik wyobrazi, jakie wobec tego ogromne ilości tego preparatu muszą zostać rozpylone, żeby akcja odniosła skutek.

Że przy tym opylanie lasów odbywać się musi z jak najmniejszej wysokości ponad wierzchołkami drzew, to jest druga sprawa, ale lotniczymi wrażeniami z naszej pokojowej wojny podzielę się z Czytelnikami już w następnym reportażu z „pola walki".

Na razie zwijam swoje rozłożone na płacie „Kukuruźniaka" papiery, bo zapuszczający silnik mechanik wzywa mnie wesoło: „Do boju!"

Maszyny gotowe — za chwilę nastąpi start do walki o lasy.

Foto: WAF



Aerokluby LL (21)

NOWY REKORD POLSKI I ZOBOWIĄZANIA DŁUGOFALOWE

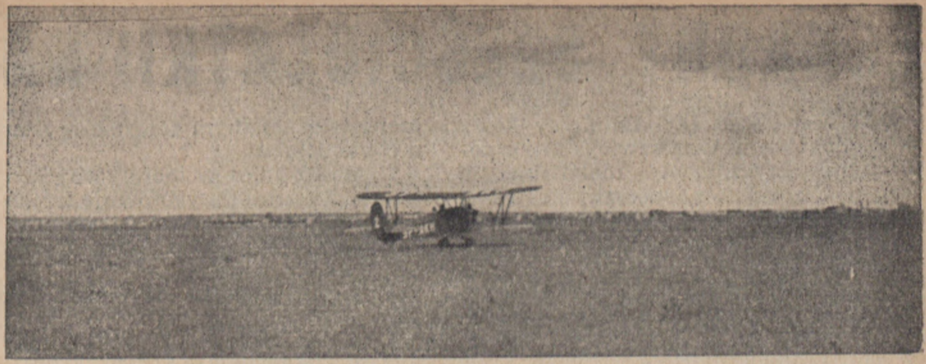


Foto: WAF

Przełomowe znaczenie Zjazdu docenili piloci sportowi. W klubach podjęto z tej okazji szereg długofalowych zobowiązań indywidualnych i zespołowych.

Do Prezydium Zjazdu napłynęły telegramy, które są wyrazem zrozumienia zadań stojących przed lotnictwem sportowym w Planie Sześcioletnim.

Delegacja przodującego obecnie aeroklubu w Polsce—Ostrowskiego ALL, złożyła Zjazdowi meldunek. Cytujemy dosłownie:

„My, członkowie ZMP, piloci Aeroklubu Ligi Lotniczej w Ostrowie meldujemy I Walnemu Zjazdowi LL nasze osiągnięcia:

Aeroklub nasz skupia w 98% młodzież robotniczą, zatrudnioną bezpośrednio w produkcji, biorącą czynny udział w swych warsztatach we współzawodnictwie pracy. Dla uczczenia Krajowego Zjazdu Ligi Lotniczej piloci nasi na zebraniu koła ZMP przy Aeroklubie zobowiązali się do dnia 13 maja 1950 r. wykonać:

200% rocznego planu przelotów, wylatać 70% planu rocznego na szybowcach, wykonać 15 przewyższeń ponad 1.000 m, wykonać 10 przewyższeń ponad 2.000 m, uzyskać 4 srebrne D, podnieść celowość treningów w Aeroklubie, podnieść wydajność szkolenia politycznego i wzmóc czujność rewolucyjną w Aeroklubie.

Jesteśmy dumni, że możemy Walnemu Zjazdowi zameldować, że powzięty czyn został z nadwyżką zrealizowany. **Wykonaliśmy 207% planu rocznego przelotów. Wylataliśmy 70% rocznego planu. Uzyskaliśmy 19 przewyższeń ponad 1000 m, 12 przewyższeń ponad 2.000 m. Uzyskaliśmy 5 srebrnych D.**

Wygłosiliśmy po przelotach 12 pogadanek na temat Odrodzonego Lotnictwa Polskiego. Ligi Lotniczej przy czym w większej części pogadanki te zostały wygłoszone w gromadach i gminach, gdzie młodzież wiejska i społeczeństwo zapoznało się z osiągnięciami Odrodzonego Lotnictwa Polskiego.

Z okazji Zjazdu w imieniu naszego klubu wzywamy wszystkie Aerokluby do szlachetnego współzawodnictwa z naszym Aeroklubem, który pragnie, przez swój konkretny wkład pracy dla rozwoju lotnictwa, przyśpieszyć budowę Socjalizmu w Polsce".

W imieniu pilotów Śląskiego ALL pil. Zając złożył Zjazdowi następujący meldunek:

„Piloci szybowcowi Śląskiego ALL do dnia 14 maja br. wykonali 102% rocznego planu przelotów oraz wylatali 33% rocznego planu godzin. Ponadto piloci sekcji szybowcowej Śląskiego ALL wykonali 3 loty warunkowe do krajowych rekordów szybowcowych.

1. **3. V. 1950 r. przelot docelowy powrotny 130 km na szybowcu dwumiejscowym.**

2. **10. V. 1950 r. przelot docelowy powrotny 130 km na szybowcu jednomiejscowym.**

3. **12. V. 1950 r. przelot docelowy 245 km na szybowcu dwumiejscowym.**

Z okazji I Walnego Zjazdu Delegatów Ligi Lotniczej Sekcja Szybowcowa Śląskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej zobowiązuje się **dodatkowo do końca bieżącego sezonu wykonać dalsze 100% planu przelotów szybowcowych".**

Żar, życząc owocnych obrad Walnemu Zjazdowi zameldował, że **roczny plan przelotów został wykonany i przekroczony,** jak również, że **pilot Tadeusz Góra pobił rekord Polski przelotu po trójkącie sto kilometrów, uzyskując szybkość 53 km godz.**

Mielecki ALL zameldował Zjazdowi o wykonaniu w dniu 13 maja br. **50,01% rocznego planu godzin lotów szybowcowych, 197,6% rocznego planu przelotów.** 333 3% planu przewyższeń o 1.000 m, w tym 1 przewyższenie 2.000 m, **oraz ustalenie Krajowego rekordu szybkości (wyczyn kontrolowany) na trasie 200 km z wynikiem 53,76 km godz.**

Solidaryzując się z uchwałami Walnego Zjazdu Ligi Lotniczej Zarząd Mieleckiego Aeroklubu Ligi Lotniczej **zobowiązał się do dnia 22 lipca br. wykonać w 100% kontr-plan wyszkolenia i lotów szybowcowych na 1950 rok.**

Pomorski ALL w Toruniu dla uczczenia I Zjazdu LL postanowił:

1. Przeszkolić 50 uczniów w modelarstwie; 2. przeprowadzić teoretyczny kurs spadochronowy dla 30 członków; 3. sekcja szybowcowa doszkoli 30 pilotów szybowcowych do III stopnia i 15-tu za holem; 4. sekcja silnikowa przeszkoli wszystkich pilotów w ślepym pilotażu; 5. plan roczny klubu wykonany zostanie do dnia 1 września br.; 6. załoga techniczna zobowiązała się utrzymywać sprzęt w stałej gotowości startowej; 7. sekcja pracy masowej postanowiła podnieść poziom wyszkolenia obywatelskiego przez organizowanie pogadanek; 8. członkowie Pomorskiego ALL postanowili zorganizować sieć prelegentów dla zakładania nowych kół LL; 9. pracownicy etatowi klubu zobowiązali się w ramach systemu „O" wywiercić studnię koło hangarów.

Częstochowski ALL podjął się zrealizować następujące zobowiązanie w ciągu bieżącego roku:

1. wyszkolić 3 robotników w pilotażu silnikowym; 2. wyszkolić 6 pilotów szybowcowych w lotach ciągnionych za samolotem; 3. urządzić wzorową świetlicę koła ZMP przy Aeroklubie Częstochowskim; 4. ułatwić i udzielić pełnej pomocy zarządowi Oddziału Miejskiego i Powiatowego LL w Częstochowie w realizacji i wygospodarowaniu wszystkich sum preliminowanych dla Częstochowy z tytułu dochodów IV Tygodnia Ligi Lotniczej; 5. zorganizować 9 wyjazdów ekip Aeroklubu Częstochowskiego w teren, wygłosić w tylu miejscowościach powiatu częstochowskiego prelekcje na tematy lotnicze i wykonać loty propagandowe ze szczególnym uwzględnieniem ośrodków górniczych i rolniczych spółdzielni produkcyjnych, ponadto w 5 miejscowościach w powiecie, gdzie wygłoszone będą prelekcje, zorganizować występy zespołów artystycznych.

Zobowiązanie z okazji Zjazdu podjął także **Kujawski ALL**, w którym piloci — członkowie tego klubu zobowiązali się między innymi:

Podnosić stale poziom swoich wiadomości politycznych i fachowo-lotniczych, pomagać młodszym kolegom w podnoszeniu wyszkolenia teoretycznego i praktycznego, uzyskać 20 warunków do kat. D, wykonać 200% przypadającej na nich normy czasu, po każdym przelocie zakładać koła Ligi Lotniczej, przed IV-tym Tygodniem Ligi Lotniczej wygłosić 20 pogadanek w zakładach pracy i wziąć gremialny udział w obchodzie.

Warszawski ALL uczcił pierwszy dzień Zjazdu intensywną pracą. Sekcja silnikowa wylatała 14 maja br. w ramach programu szkolenia 51 godzin. Sekcja szybowcowa oprócz poważnej ilości godzin wykonała dwa przeloty: docelowy do Lublina (160 km) i otwarty do Dęblina (92 km).

Krakowski ALL dla uczczenia Zjazdu **wykonał 14 maja br. roczny plan przelotów szybowcowych.**

Zobowiązania na I Walny Zjazd LL podjął również **Słupski i Szczeciński ALL.**

Zobowiązania powyższe są odzwierciedleniem tego wielkiego wydarzenia, jakim był na terenie lotnictwa sportowego I Walny Zjazd Ligi Lotniczej. Stanowią one dowód, że Aerokluby LL biorą jak największy udział w wielkim dziele rozbudowy naszego ludowego lotnictwa. Z zobowiązań tych przebija zapał podniesienia pracy na wyższy poziom oraz troska o jej jakość w walce o przedterminowe wykonanie Planu Sześcioletniego lotnictwa sportowego.

*

I Walny Zjazd Ligi Lotniczej z radością przyjął również uchwałę aeroklubów regionalnych o włączeniu się do Ligi Lotniczej. Jednocześnie Walny Zjazd uznał Aeroklub Rzeczypospolitej jako najwyższą władzę lotnictwa sportowego. **(Kon)**

ESKADRY SZEŚCIOLATKI NA PEŁNYM GAZIE

I Walny Zjazd Ligi Lotniczej, który odbył się w Warszawie, stał się poważnym czynnikiem mobilizującym wszystkich pilotów sportowych wokół walki o przedterminowe wykonanie planu pierwszego roku naszej Lotniczej Sześciolatki.

Powstawanie nowych Eskadr Sześciolatek jest wyrazem zrozumienia nowych zadań Ligi Lotniczej w Planie Sześcioletnim. Lotnicy sportowi bowiem coraz intensywniej włączają się w rytm pracy polskiej klasy robotniczej, w budowę fundamentów socjalizmu w Polsce.

Dotychczas zarejestrowało się 11 Eskadr Sześciolatek. Zobowiązania długofalowe podjęte przez eskadry realizowane są przez ich członków z całym poczuciem odpowiedzialności. Dowodem tego jest chociażby stale rozwijająca się i obfitująca w rekordy okręgowe i krajowe ofensywa przelotów szybowcowych.

Trzecia Warszawska Eskadra Sześciolatki, która przyjęła konkretne zobowiązania do 1 maja br., zameldowała już w dniu 30 kwietnia br. o ich wykonaniu. W marcu i kwietniu Warszawiacy wykonali następujące zobowiązania:

1. wszyscy piloci eskadry wylatali kontyngent godzin, potrzebny do uzyskania licencji pilota turystycznego;
2. wszyscy piloci zdali brakujące egzaminy teoretyczne do licencji;
3. wszyscy piloci w ramach treningu w Warszawskim ALL ukończyli I-szy stopień wyszkolenia pilotów silnikowych;
4. eskadra wykonała dwa numery gazetki ściennej;
5 zamiast kursu ogólnolotniczego Eskadra zorganizowała i przeprowadziła Teoretyczny Kurs Szybowcowy zgodnie z zapotrzebowaniem Okręgu LL. Zobowiązanie zostało przekroczone, gdyż kurs ogólnolotniczy obejmuje 24 godziny wykładów, natomiast kurs szybowcowy 65 godzin wykładowych i poziom wykładów jest znacznie wyższy;
6. w dniach lotów Eskadry przeprowadzane były prasówki przed lotami, z których sprawozdania zostały umieszczone w specjalnym zeszycie w Kierownictwie Klubu;
7. do egzaminów teoretycznych na licencję Eskadra przygotowuje trzech kolegów, z tym że termin egzaminów wyznaczony przez Dep. Lotn. Cyw. MK przypada w maju br.

Ponadto Eskadra wykonała ponad plan:

1. 6 tablic „Plan-Wykres lotów dla Sekcji Silnikowej WALL.";
2. wszyscy piloci uzyskali licencje pilota turystycznego.

Jednocześnie Trzecia Warszawska Eskadra Sześciolatki podjęła dalsze zobowiązanie długofalowe, wyznaczając termin wykonania na 22 lipca br. — święto Manifestu Lipcowego PKWN. Czyn Lipcowy Eskadry, która zobowiązała się:

1. wykonać w terminie przewidziane Planem Wyszkolenia loty treningowe;
2. zdać egzaminy potrzebne do szkolenia w II-gim stopniu pilotażu silnikowego;
3. prowadzić w dniach lotów Eskadry prasówki na starcie;
4. wydać 2 gazetki ścienne Warszawskiego ALL;
5. zorganizować 6 prelekcji o tematyce lotniczej na wsiach województwa warszawskiego.

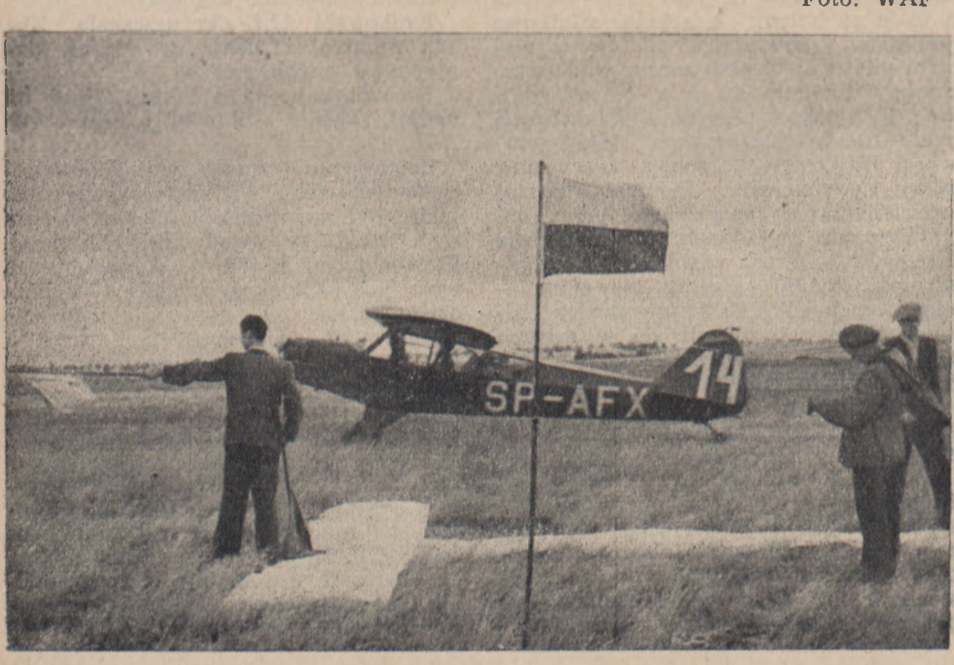
Ponadto Eskadra zadeklarowała w dalszym ciągu:

1. gotowość wykonywania lotów zleconych przez Władze Lotnicze;
2. gotowość wykonywania lotów propagandowych z przodownikami nauki i pracy;
3 dążenie do wzięcia udziału w imprezach lotniczych.

Trzecia Warszawska Eskadra Sześciolatki w składzie: Gudel, Malinowski, Markowski, Pawłowski, Romanowski i Sygitowicz, wzywa kolegów do zgłaszania nowych Eskadr Sześciolatek i do dalszego współzawodnictwa.

Inne Eskadry nie pozostają w tyle. Druga Śląska Eskadra Sześciolatki zameldowała w dniu 30 kwietnia br. o wykonaniu swego rocznego planu przelotów i czasu wylatanych godzin szybowcowych (Grupa II — wyczyny, punkt 10 i 11 — patrz S.M — 12 (196) z br.). Dodamy do tego jeszcze, że Ślązacy konsekwentnie realizują (z powodzeniem zresztą) próby pobicia rekordów szybowcowych.

Foto: WAF



Z kolei rejestrujemy dalsze Eskadry Sześciolatki, które powstały w Warszawskim (dwie) i Kujawskim ALL.

DWUNASTA WARSZAWSKA ŻEŃSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

Członkinie Warszawskiego ALL: Kozierska Wiesława, Monisowa-Prandecka Barbara i Sierakowska Maria zawiązały się w Drugą Żeńską Eskadrę Sześciolatki i przyjęły na sezon lotniczy br. następujące zobowiązania:

1. uzyskanie dwóch licencji pilota turystycznego;
2. uzyskanie jednej srebrnej odznaki szybowcowej;
3. uzyskanie jednego III-go stopnia wyszkolenia szybowcowego;
4. uzyskanie jednego uprawnienia do holowania szybowców za samolotem;
5. uzyskanie jednego uprawnienia do wykonywania lądowań na samolocie w terenach przygodnych;
6. uzyskanie jednego uprawnienia do wykonywania akrobacji na samolotach;
7. wykonanie trzech lotów propagandowych do ośrodków wiejskich, połączonych z wygłoszeniem prelekcji i organizowaniem kół LL;
8. wygłoszenie 6-ciu prelekcji na tematy lotnicze zgodnie z zapotrzebowaniem Okręgu LL;
9. pomoc trzem z nielicencjonowanych członków klubu w przygotowaniu się do uzyskania licencji pilota turystycznego;
10. zadeklarowanie 30-tu godzin na pracę społeczną zgodnie z zapotrzebowaniem władz klubowych.

Oprócz powyższych zobowiązań pilotki warszawskie zadeklarowały:

a) stałą gotowość do wykonywania lotów społecznych i zleconych;
b) dążenie do zakwalifikowania się do uczestnictwa we wszystkich imprezach, kursach doskonalących i zawodach przewidzianych kalendarzem imprez Ligi Lotniczej i ARP;
c) stałe dokształcanie się teoretyczne oraz przestrzeganie obowiązujących przepisów dyscypliny lotniczej.

TRZYNASTA WARSZAWSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

W składzie: Biliński Józef, Boguradzki Henryk, Dudziński Wiesław, Górski Stefan, Kamiński Jerzy, Mańkowski Antoni i Skowroński Eugeniusz, przyjęła do dnia 31 października br. następujące zobowiązania długofalowe:

1. uzyskać 3 odznaki pilota szybowcowego wyczynowego (IV stopień wyszkolenia szybowcowego);
2. oprócz warunków wymaganych do odznaki wykonać 5 przelotów otwartych;
3. uzyskać dwa warunki (D 2) do IV st. wyszkolenia szybowcowego;
4. uzyskać przez czterech pilotów eskadry III-ci stopień wyszkolenia silnikowego;
5. doszkolić jednego pilota i pomóc mu w uzyskaniu licencji;
6. uzyskać trzy uprawnienia do holu szybowców;

KORESPONDENCI KLUBOWI DONOSZĄ

Wiele radości i niezapomnianych wrażeń sprawili w dniu 1 maja piloci Białostockiego ALL mieszkańcom rolniczych spółdzielni produkcyjnych w powiecie bielsko - podlaskim i białostockim.

Dla uczczenia święta robotniczego odwiedzili oni na swych samolotach wieś spółdzielczą Chrobostówkę w gminie Narew, Bvdech w gminie Mielejczyce i Czerewki w gm. Zawyki, gdzie przekazali rolnikom biblioteczki, ufundowane przez Zarząd Wojewódzki Związku Młodzieży Polskiej.

Odwiedziny pilotów Aeroklubu powitane zostały przez chłopów - spółdzielców z niezwykłym entuzjazmem. Sam moment lądowania samolotów wywołał żywiołową manifestację rolników na cześć Odrodzonego Lotnictwa Polskiego. Po przekazaniu darów członkowie Aeroklubu wzięli udział w akademiach, czcząc wspólnie z chłopami Święto Pierwszomajowe.

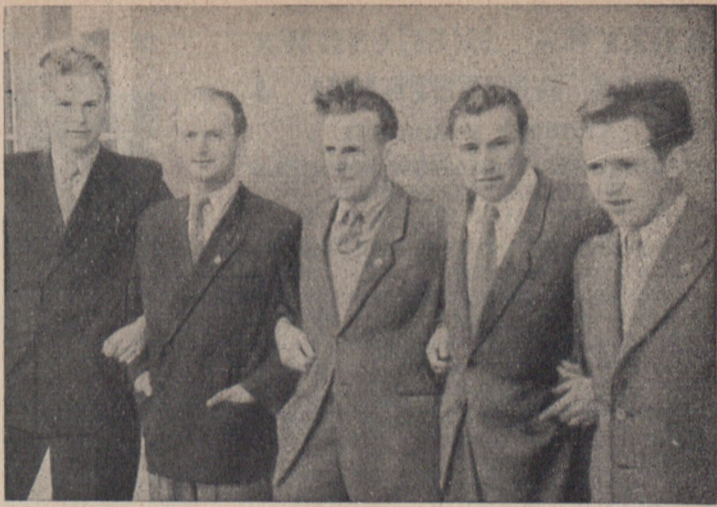
Poza tym Białostocki ALL znajduje się „na pełnym gazie". W pracy szkoleniowej przoduje naturalnie Eskadra Sześciolatki, która pomaga stale młodym pilotom w podnoszeniu swych kwalifikacji lotniczych. W maju nasi szybownicy osiągnęli szereg bardzo ładnych wyników. I tak: 17-letni Włodzimierz Nowik wykonał w dniu 3 maja br. na „Atalancie" przelot otwarty ponad 200 km. Jest to swego rodzaju rekord Okręgu Białostockiego. Poza tym piloci: Kempa Stanisław Pacholski Czesław i Popławski Janusz wykonali przeloty ponad 50 km. Oprócz tego piloci Sekcji Szybowcowej naszego klubu uzyskali w maju 12 przewyższeń ponad 1000 m. Największa osiągnięta wysokość wynosi 1 680 m. Pilotka Zofia Zaleska — Członek Eskadry Sześciolatki osiągnęła 1 150 m wysokości.

Plan lotów szybowcowych i silnikowych za maj wykonaliśmy w 100% w dniu 9 maja, czcząc tym 5-tą rocznicę zwycięstwa nad hitlerowskim faszyzmem. Piloci silnikowi naszego klubu ukończyli ostatnio program szkolenia w lotach ciągnionych za samolotem.

Na terenie naszego Aeroklubu powstało koło korespondentów, które postawiło sobie za zadanie nadsyłanie korespondencji do pracy lotniczej, a w szczególności do SIM-u do działu „Aeroklubv LL".

Wzywamy wszystkich pilotów sportowych do zawiązywania podobnych kół na terenie innych Aeroklubów Ligi Lotniczej.

Kubicki Stanisław
Białostocki ALL



Trzecia Warszawska Eskadra Sześciolatki (na zdjęciu) w składzie: Gudel R., Malinowski T., Markowski W., Pawłowski J., Romanowski J. i Sygitowicz J. wykonała swoje zobowiązania długofalowe i podjęła nowe, inicjując w lotnictwie sportowym Czyn Lipcowy. Foto: Red. Czas. Lotn.

W Tygodniu Oświaty, Książki i Prasy dwa samoloty Śląskiego ALL wzięły udział w akcji propagandowej sprzedaży książek w odległych od miasta wsiach.

Główna sprzedaż książek przywiezionych samolotami odbyła się niezwykle uroczyście w Świbiu, wsi leżącej na pograniczu powiatu gliwickiego i kozielskiego. Na otwarcie sprzedaży przybyli przedstawiciele dyrekcji wojewódzkiej „Domu Książki". Obecni również byli przedstawiciele miejscowych władz administracyjnych i partyjnych.

Zebrani licznie mieszkańcy okolicznych wsi oraz robotnicy państwowych gospodarstw rolnych entuzjastycznie powitali lotników, przywożących książki. Sprzedaż książek łącznie z loterią cieszyła się olbrzymim powodzeniem — w niedługim czasie zabrakło losów i książek przywiezionych przez dwa samoloty.

Pożegnanie lotników przez ludność miejscową było wzruszające. Dziękowali oni, że wreszcie i do nich książka dotarła bezpośrednio, aby uświadamiać ich o drodze, po której mają kroczyć do socjalizmu.

Z. W. Śląski ALL

(Dokończenie ze str. 270).

7. uzyskać dwa uprawnienia do lądowań na przygodnych terenach;
8. założyć trzy koła Ligi Lotniczej przede wszystkim na terenie instytucji w których pracują piloci eskadry;
9. w kole LL w Ursusie podnieść ilość członków o 50%;
10. zorganizować 10 wycieczek propagandowych dla członków Ligi Lotniczej;
11. nawiązać łączność z wytypowaną przez kompetentne władze spółdzielnią rolniczo-produkcyjną, która będzie polegała na:
    a) zorganizowaniu koła LL w tej spółdzielni;
    b) przeprowadzeniu lotów propagandowych i pasażerskich dla przodowników pracy tej spółdzielni;
    c) przeprowadzeniu kursu ogólnolotniczego;
    d) zapoczątkowaniu modelarni lotniczej w szkole tej spółdzielni;
    e) przewożeniu chorych w wypadkach koniecznych do Warszawy lub dowiezieniu lekarza;
    f) w wypadku pomyślnych doświadczeń, wysiewanie sztucznych nawozów na polach tejże spółdzielni;
12. wykonać loty zlecone;
13. wykonać co najmniej 10 godzin lotów holowych (holowanie szybowców).
14. dostarczyć dla prasy co najmniej 10 artykułów o tematyce lotniczej.

CZTERNASTA KUJAWSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

W składzie: Ackerman Stanisław, Jankowski Andrzej, Jędrzejewski Jerzy, Kudzewicz Zbigniew, Śliwak Tadeusz zobowiązała się do dnia 31 października br.:

1. podnosić stale poziom swoich wiadomości politycznych i fachowych;
2. przestrzegać dyscypliny lotniczej oraz dać z siebie maksimum wysiłku podczas treningu;
3. pomagać młodszym kolegom w podnoszeniu wyszkolenia teoretycznego i praktycznego;
4. wszyscy członkowie eskadry uzyskają IV st. wyszkolenia, uzyskując:
    a) 13 warunków do srebrnej odznaki szybowcowej;
    b) uprawnienia do lotów ciągnionych przez członków eskadry, uprawnień takich nie posiadających;
    c) wykonując każdy po 10 samodzielnych lotów na szybowcu dwumiejscowym;
5. trzech członków eskadry przejdzie wyszkolenie w ślepym pilotażu;
6. wszyscy członkowie eskadry wykonają 200% przypadającej na nich normy godzin lotu szybowcowego;
7. członkowie eskadry wykonają kolektywnie:
    a) 10 przewyższeń powyżej 1 000 m,
    b) 500 km przelotów;
8. członkowie eskadry wygłoszą 10 referatów lub pogadanek w ramach LL;
9. członkowie eskadry przygotują 20 prasówek;
10. piloci eskadry na każdym przelocie w wypadku lądowania w terenie przygodnym wygłaszać będą pogadanki popularno-lotnicze dla miejscowej ludności.

Na terenie Aeroklubów Ligi Lotniczej działa już czternaście Eskadr Sześciolatek, które przodując w pracy szkoleniowej mobilizują wszystkich członków klubów do lepszej pracy, do przedterminowego wykonania planu Lotniczej Sześciolatki. Współzawodnictwo tak indywidualne jak i zespołowe zdobyło sobie na terenie naszego lotnictwa sportowego prawo obywatelstwa. Jest ono gwarancją, że piloci klubowi pracując coraz lepiej i wydajniej wykonają z honorem zadania Ligi Lotniczej w Planie Sześcioletnim.

Eskadry Sześciolatki pracują na pełnym gazie. A w Aeroklubach LL Poznańskim, Bielsko-Bielskim, Gdańskim i Krakowskim jeszcze śpią... **ZENIT**

KRZYWA BIEGUNOWA DLA WSZYSTKICH 4

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

OBLICZENIE OSIĄGÓW MODELU W LOCIE ŚLIZGOWYM NA PODSTAWIE BIEGUNOWEJ.

Maksymalną doskonałość modelu wyznaczymy posługując się metodą wykreślną. Z początku układu współrzędnych prowadzimy linię prostą, styczną do krzywej biegunowej (porównaj kropkowaną na rys. 1). Następnie odczytujemy wartości Cz i Cx odpowiadające punktowi styczności. Maksymalna doskonałość wyrazi się jako iloraz:

$$\frac{Cz}{Cx}$$

Szybkość modelu wyznaczymy ze wzoru:

$$V = 4 \sqrt{\frac{P}{Cz}} \text{ (m/sek)}$$

gdzie P jest obciążeniem powierzchni nośnej modelu w kg/m². Do wzoru podstawiamy odczytaną z biegunowej wartości Cz odpowiadającą kątowi natarcia, na jaki mamy model wyregulować.

Minimalną szybkość opadania modelu obliczamy ze wzoru:

$$W = 4 \sqrt{P \frac{Cx^2}{Cz^3}}$$

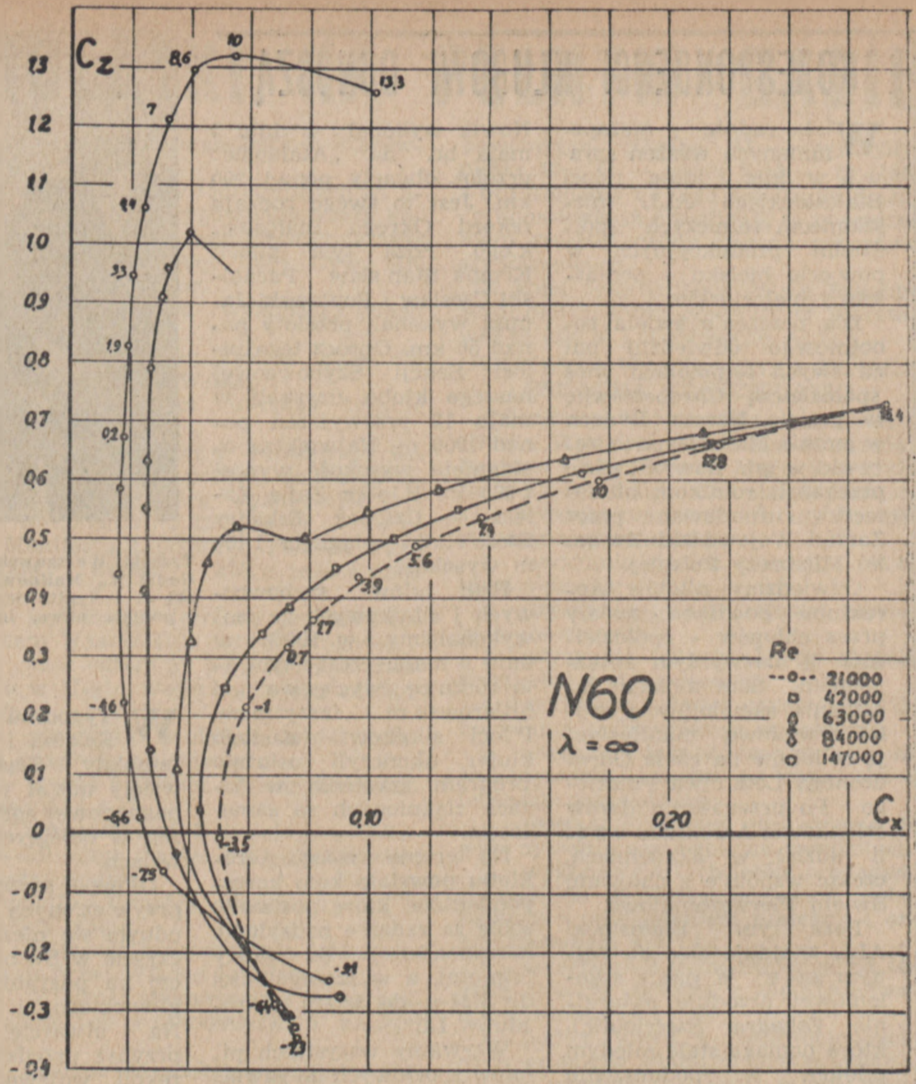
przy czym uprzednio należy znaleźć minimalną wartość stosunku $\frac{Cx^2}{Cz^3}$ którą podstawiamy do wzoru.

Z góry wiadomo, że najkorzystniejszy kąt natarcia leży pomiędzy kątem maksymalnej doskonałości, a kątem największej siły nośnej, wystarczy więc tylko w tym zakresie szukać minimalnej wartości tego wyrażenia.

BIEGUNOWE PROFILI MODELARSKICH

Nawiązując do artykułu w N-rze 7 SiM-u z br. o korzystaniu z biegunowej podajemy obecnie kilka konkretnych biegunowych profili modelarskich.

Biegunowe odnoszą się do ortodoksyjnego profilu wklęsłego NACA N-60, do sklepionej płytki Göttingen 417a (profil turbulencyjny) i do płaskiej płytki (te ostatnie dane można wykorzystywać przy konstruowaniu usterzenia). Przebieg biegunowej profilu ortodoksyjnego N-60 zależny jest od liczby Reynolds'a, toteż podano pęk biegunowych otrzymanych przy różnych Re. Z wykresów widać, ze krytyczna liczba Reynolds'a tego profilu leży pomiędzy 63 000 a 84 000 (przy tej ostatniej Re obserwujemy znaczne polepszenie charakterystyk profilu), profil nadaje się więc do dużych i szybkich modeli.

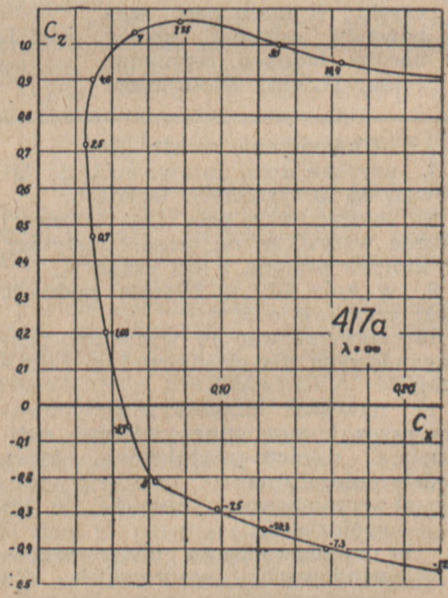


Krzywe profilów N 60 i 417a

Profile Gö-417a i płaska płytka wykazują charakterystyki praktycznie niezależne od liczby Reynolds'a, toteż ograniczyliśmy się do podania jednej tylko biegunowej dla każdego z tych profili, otrzymanej przy Re = 42 000. Profil 417a nadaje się do modeli małych i średniej wielkości.

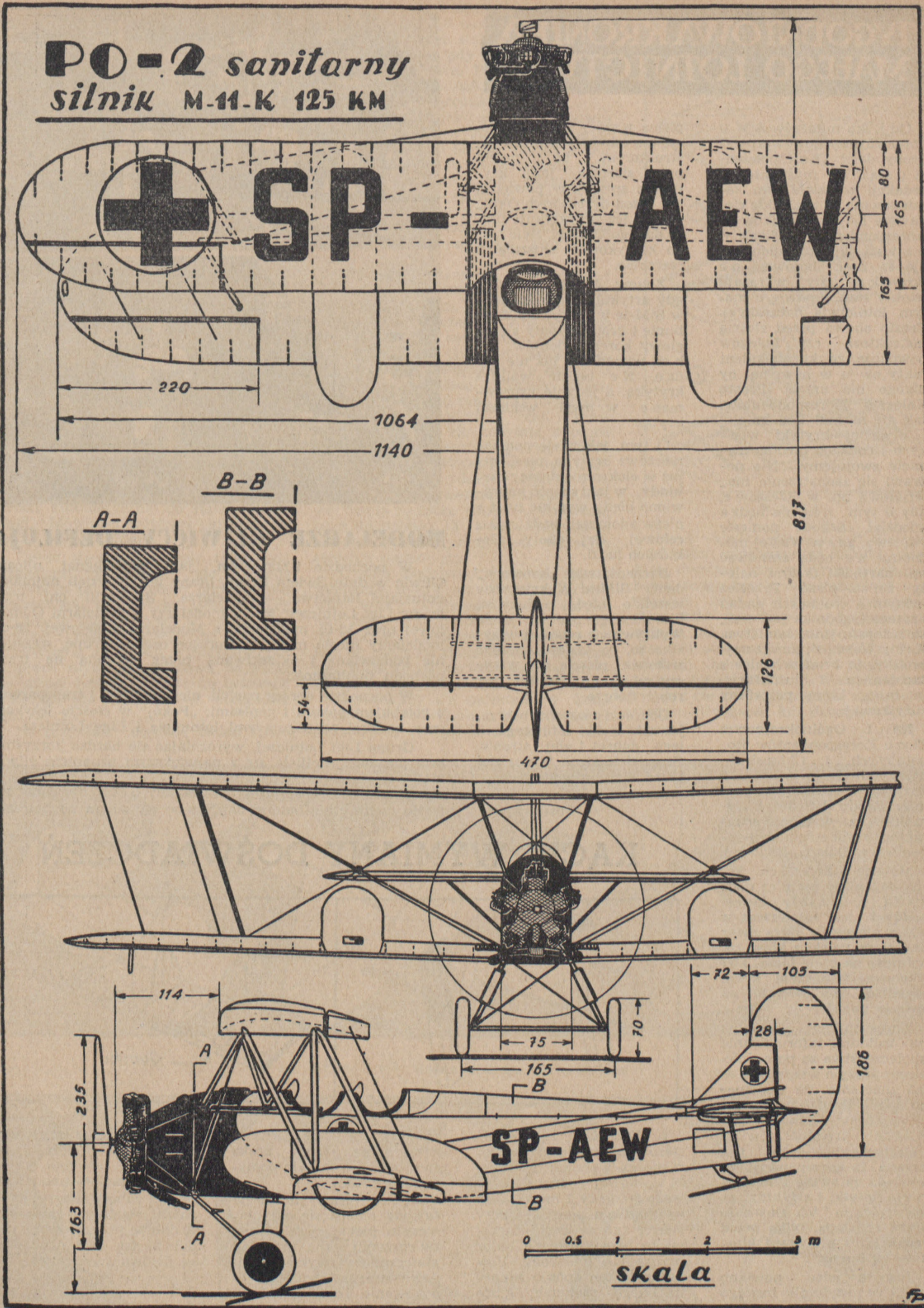
Zamieszczone biegunowe należą do niestety bardzo jeszcze nielicznych danych pomiarowych, nadających się w pełni dla modelarstwa, gdyż zostały otrzymane w tunelu o laminarnym przepływie powietrza w przestrzeni pomiarowej i w zakresie małych Re.

Niżej podajemy dane geometryczne omawianych profili:



(Krzywą płaskiej płytki podamy w numerze następnym).

	x	0	1,25	2,50	5	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
N60	y_1	3,40	5,60	6,76	8,24	9,33	10,14	11,32	11,98	12,41	12,03	11,06	9,55	7,66	5,50	3,04	0,40
	y_2	3,40	1,91	1,46	0,96	0,62	0 40	0,15	0.04	0.04	0 22	0,48	0,71	0,78	0,64	0,37	0,00
417a	y_1	1,45	3,00	3,65	4,70	5.60	6,30	7,15	7,75	8,60	8,80	8,45	7,85	6,90	5,70	4,25	1,45
	y_2	1,45	0,05	0,45	1,55	2,50	3,30	4,20	4,85	5,70	5,90	5,55	4,95	4,00	2,80	1,30	1,45
Płaska Płytka	y_1 } y_2	0,00	0,80	1,00	1,30	1,40	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	1,40	0,80	0,00


PO-2 sanitarny
silnik M-11-K 125 KM
SP-AEW
80
165
165
220
1064
1140
817
B-B
A-A
126
54
470
114
72
105
28
186
70
75
165
235
163
A
A
B
B
SP-AEW
0 0.5 1 2 3 m
skala
FP

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Od kilku numerów SiM-u obserwujemy nowowprowadzony dział „Korespondenci piszą...” W myśl intencji redakcji w dziale tym zamieszczane są wszystkie ciekawsze listy czytelników — korespondentów. Niestety, nie wszystkie korespondencje są dość bojowe, nie wszystkie listy wyrażają istotny stan (mówię o małym lotnictwie naturalnie). Często obawa przed złością instruktora czy kolegów powoduje, że korespondent fakty owija w bawełnę, by nikogo nie urazić. Proszę Kolegów Korespondentów, tak nie można! Bez śmiałej i otwartej krytyki własnych i cudzych błędów niewiele zwojujemy. Nie poprawi się zaopatrzenie materiałowe np. w Rzeszowie, gdy o tym nikt nie będzie wiedział. Szkodę poniesie Państwo, gdy w Waszej modelarni nie będą szanować np. narzędzi. O tym należy śmiało pisać. Przecież jednym z czołowych zadań naszego tygodnika jest walka o lepsze jutro lotnictwa. Każdy Wasz list, nawet najkrótszy, to broń w walce z zacofaniem i biurokracją, to broń, którą potrafimy zużytkować.

Na I Ogólnokrajowym Zlocie Korespondentów Robotniczych i Chłopskich, który odbył się w dniu 6 maja br. w Warszawie, premier Rządu RP Józef Cyrankiewicz wyraźnie scharakteryzował rolę korespondentów w Polsce Ludowej.

Mówiąc o zadaniach korespondentów premier podkreślił, że **„każdy korespondent jest żołnierzem w walce klasowej, którą masy pracujące Polski z klasą robotniczą na czele toczą, aby zbudować w naszym kraju socjalizm aby utrwalić na świecie pokój“.**

Korespondent pisma ma za zadanie informowanie społeczeństwa za pośrednictwem prasy o wszystkim, co ma znaczenie dla wspólnego dobra. Bardzo ważne dla naszej pracy zdanie wypowiedział premier mówiąc: **„niesłychanie ważną jest zasada, że korespondent odpowiada za swoją pracę, za swoje notatki i artykuły, za ich treść, za ich słuszność przed redakcją, tylko przed redakcją, a nie przed kimkolwiek innym“.**

Jasnym więc powinno być, że czytelnik naszego pisma piszący korespondencję nie odpowiada przed instruktorem, ba, nawet przed starostą, jeżeli krytykuje sprawy w powiecie, ani przed dyrektorem Okręgu LL, jeżeli krytykuje pracę danego Okręgu. Byle tylko krytykował słusznie i rzeczowo.

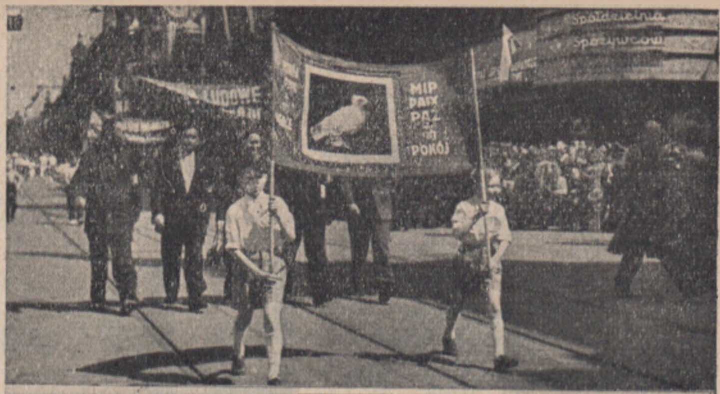
Znamy liczne wypadki, gdy artykuły zamieszczane w SiM-ie wywoływały istną burzę i gromy sypały się na głowy korespondentów. Takich wypadków już nie będzie. Nie będzie walki z krytyką, a jedynie usprawnienie w myśl wskazań krytyki.

O tym, jak wiele pomaga rzeczowa krytyka, pisaliśmy już wielokrotnie dając przykłady, w jaki sposób naprawiono błędy wynikłe bądź z nieświadomości, bądź też z celowej, złej roboty niektórych ludzi.

Baczność więc korespondenci SiM-u! Wykrywajcie wszelkie błędy, nadużycia, biurokrację i piszcie o nich. Wykrywajcie również wszystko to, co zostało dobrze zrobione, piszcie, aby wszyscy mogli się nauczyć, jak robić dobrze.

Donoście o wszelkich przejawach życia lotniczego, o jego dobrej i złej stronie. Szesnaście stron SiM-u stoi przed Wami otworem!

Obserwator





MODELARZE GLIWICCY DEFILUJĄ

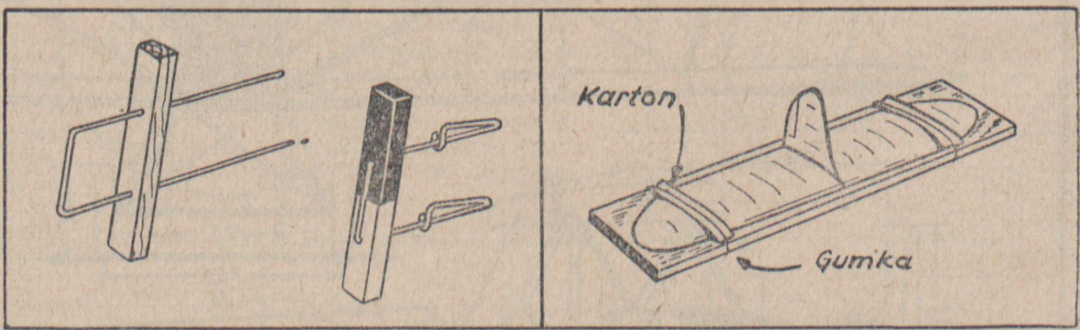
W pochodzie 1-Majowym, jaki przeciągnął ulicami Gliwic w dniu Święta Pracy, liczny udział wzięli najmłodsi entuzjaści lotnictwa — modelarze. Stanowili oni trzon grupy Ligi Lotniczej: 35-ciu modelarzy z Modelarni Oddziałowej oraz 15-tu modelarzy z Modelarni Kolejowej. 26-ciu modelarzy niosło modele, tworzące osobną grupę, szczególnie podziwianą i oklaskiwaną przez zebraną na trasie pochodu publiczność.

W pochodzie oprócz modeli niesiono flagi i transparenty z gołąbkiem pokoju i napisami: „Pokój“ w sześciu językach oraz hasłami propagującymi lotnictwo i Ligę Lotniczą.

Grupa Ligi Lotniczej, wyróżniając się bardzo korzystnie swą postawą, spotkała się z największym uznaniem gliwickiej publiczności.

W ramach uroczystości 1-Majowych wypuszczono ponadto dwukrotnie balony napełnione ogrzanym powietrzem

KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ



1. Wygodną rączkę do sterowania model na uwięzi można wykonać z beleczki sosnowej i drutu stalowego średnicy 2 mm. Celem wykluczenia pomyłki przy starcie górną część rączki warto pomalować na kolor czarny lub czerwony. Unikamy w ten sposób niepotrzebnego szukania, gdzie znajduje się linka górna a gdzie dolna. Wiele kraks spowodowanych było pomyleniem linek.

2. Przewożąc model na zawody opłaca się dla płaszczyzn ulegających łatwo zwichrzeniu, (na przykład stateczników) wykonać odpowiednie usztywniające opakowanie. To, że całość będzie posiadać w transporcie nieco większy ciężar i objętość, nie powinno nikogo przestraszać — model za to jest zabezpieczony, aż do chwili startu na zawodach. A dobrze przygotowany model to jak ktoś powiedział — połowa zwycięstwa.

A. T.



20. STATECZNIKI

Jeżeli zajrzeć do „kuchni" inżyniera dużego lotnictwa i obserwować kolejne fazy projektowania nowego samolotu, to można się łatwo przekonać, że największy zazwyczaj kłopot sprawiają stateczniki.

Objęte tą wspólną nazwą płaszczyzny, a więc: statecznik poziomy i statecznik pionowy (bądź stateczniki pionowe lub statecznik motylkowy) służą do zachowania równowagi modelu w locie. To znaczy, że jeśli lot modelu zostanie w jakikolwiek sposób zakłócony (np. przez podmuch wiatru), wówczas model dzięki statecznikowi i odpowiedniemu wyważeniu winien wrócić automatycznie do stanu równowagi. Mówimy wówczas krótko, że model jest stateczny.

Dobór stateczników, nie tylko pod względem kształtów, ale przede wszystkim pod względem odpowiednio dostosowanej powierzchni, jest również poważnym zagadnieniem w małym lotnictwie i należy stwierdzić zupełnie obiektywnie, że w obu wypadkach, poza pracą czysto obliczeniową największe usługi oddaje praktyczne ustalenie wielkości stateczników — szczególnie pionowych.

Na przykład: podczas badań tunelowych pewnego zagranicznego samolotu pasażerskiego okazało się, że układ wymaga aż trzech stateczników kierunkowych, podczas gdy konstruktor przewidział tylko dwa. Po próbach w locie okazało się jednak, że wystarczy jeden statecznik kierunkowy.

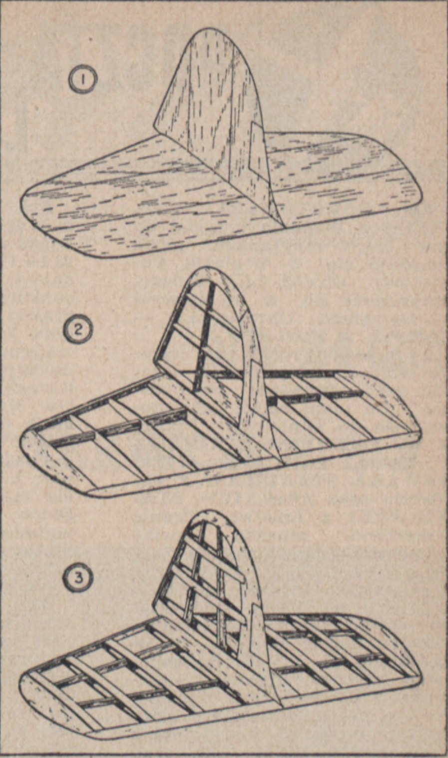
Podczas projektowania szybowca doświadczalnego w naszych warsztatach wyznaczono bardzo starannie powierzchnię statecznika wysokości, jednak w czasie prób w locie okazało się, że statecznik jest za mały. Powiększenie statecznika w prototypie poprawiło stateczność szybowca — praktycznie ustalono najkorzystniejszą powierzchnię.

Dlaczego wymieniam te przykłady? Dlatego, aby Czytelnicy nie sądzili, że istnieją „żelazne reguły" na wszystkie lotnicze obliczenia. Nie wszystko da się obliczyć, szczególnie w małym lotnictwie. Jeżeli obliczamy pewne rzeczy, to przede wszystkim dla nauki, a nie dlatego, że nasze obliczenia sprawdzą się w 100% od razu przy pierwszym wypuszczeniu modelu z ręki. Takie wypadki rzadko się zdarzają i praca obliczeniowa to zaledwie pierwszy krok młodego konstruktora. Następnym jest, podobnie jak w dużym lotnictwie — oblatywanie i sprawdzanie osiągów, nowe pomiary, które dopiero stwarzają bazę do dalszej, a przede wszystkim już samodzielnej pracy na wyższym szczeblu naukowym.

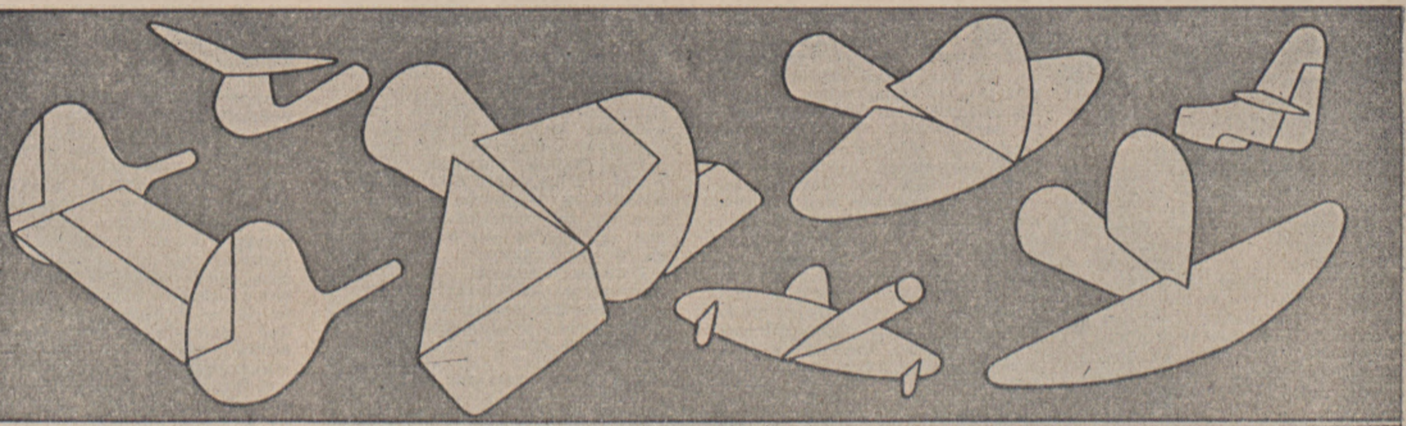
Trudno, budowniczy nowego domu względnie mostu ma od lat wypracowane wzory i obliczenia, wie co się będzie działo z jego budowlą za rok, czy lat dziesięć, podczas gdy konstruktor lotniczy sięga po coraz to nowe koncepcje, szukając najlepszych rozwiązań — tworząc nowe wzory.

Zapoznajmy się najprzód z konstrukcją stateczników. Na rysunku 1 podano trzy rodzaje konstrukcji w normalnym układzie modelu. 1) Stateczniki pełne, wykonane ze sklejki, cienkich deseczek drewnianych względnie balsy, mogą być opracowane jako nie dzielone lub dzielone; 2) normalne stateczniki żeberkowe, wykonane podobnie, jak opisywane uprzednio skrzydła; 3) stateczniki wykonane metodą płaskich żeber. Profil stateczników tworzą paski sklejki, forniru lub balsy wygięte na odpowiednio zwymiarowanym dźwigarze lub dźwigarach.

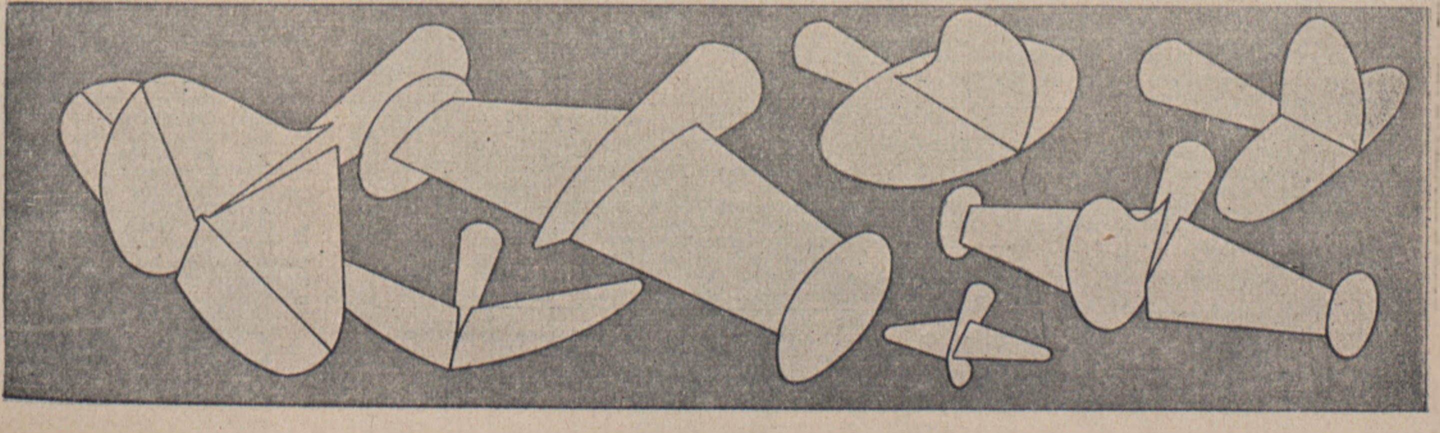
(cdn)



Rys. 1



Rys. 2 i 3. Różne rodzaje stateczników



POCZTA LOTNICZA

Kol. SOKOŁOWSKI WOJCIECH z Wielunia przysłał do nas list z zapytaniem, gdzie znajduje się w Weluniu Powiatowy Obwód LL. Kolego, porozumcie się w tej sprawie z Zarządem Okręgu LL — Łódź, ul. 22 lipca 1/3.

A teraz powróćmy do starego tematu, który można określić jako odpowiedź na pytanie „Co mam robić, aby dostać się do lotnictwa!" Pytają o to **EMERLING TADEUSZ** z Ziębic, **TOMCZYK WIT** i **SKWARA STANISŁAW** z Zawiercia oraz **ZBIGNIEW STANIEWSKI** z Leślina. Przede wszystkim musicie zostać członkami LL. Następnie każdy z Was, już jako członek Ligi Lotniczej, złoży podanie o przyjęcie na kursy szybowcowe. Zaznaczamy, że podania składać można dopiero po ukończeniu 16 lat. Po przeszkoleniu szybowcowym i silnikowym, o ile oczywiście wykażecie się pracą, zostaniecie skierowani przez LL do jednej z Wojskowych Szkół Lotniczych lub do pracy w lotnictwie cywilnym.

Kto z Was jednak chciałby zostać konstruktorem, musi przejść inną drogę wyszkolenia, której przebieg wygląda następująco: po ukończeniu 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub gimnazjum zawodowego należy starać się o przyjęcie do Liceum Mechaniczno - Lotniczego w Warszawie (Hoża 88) albo w Bielsku (Żymierskiego 14-a). Drugi etap nauki, to studia wyższe na Wydziale Lotniczym w Szkole Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda w Warszawie lub przy Politechnice Wrocławskiej. Wydziały te stoją otworem przed każdym, kto ma ukończoną 11-letnią szkołę podstawową, albo wyżej wymienione Licea.

Kol. SZCZODROWSKI ZYGMUNT z Tczewa chce nabyć 1 — 2 numer SiM-u z 1948 roku i prosi, abyśmy na ten temat zamieścili wzmiankę na łamach SiM-u. Sprawa nie jest tak skomplikowana, jak sądzicie, bowiem numery SiM-u z lat ubiegłych można jeszcze sprowadzać za pośrednictwem Centralnego Kolportażu „Prasy Wojskowej", Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Cena numeru z 1948 roku wynosi 15 złotych.

Jeśli chodzi o „kabinę samolotu myśliwskiego", to na razie nie przewidujemy jej zamieszczenia, chociaż nie jest rzeczą wykluczoną, że w przyszłości coś podobnego ukaże się.

Kol. PAWŁOWICZ JERZY z Węglerskiej Górki — odpowiadamy, że list Wasz z dnia 26.IV.1950 r. znajduje się w redakcji. Przy ocenie odpowiedzi konkursowych uwzględnimy poprawki przesłane w liście z dnia 3.V.1950 r.

Komplety planów modeli redukcyjnych możecie nabyć w Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich, Kraków, 1 Maja 6, przesyłając 200 zł.

Kol. MARIA GÓRCZYŃSKA z Poznania prosi nas o zdjęcie por. Ireny Sosnowskiej. Zdjęcia takiego nie możemy koleżance przesłać; jednocześnie nadmieniamy, że w numerze 11 SiM-u z 1949 roku była zamieszczona fotografia por. Sosnowskiej.

Kol. SZCZEPAŃSKI z Konstantynowa ma zmartwienie: chce latać, a w jego miejscu zamieszkania nie ma Koła LL. Kolego, piszecie, że nie ma u Was odpowiednich warunków do założenia Koła. Otóż wiedzcie, że najistotniejszym warunkiem jest tutaj chętna młodzież. Powinniście się porozumieć z Zarządem Okręgu LL, Warszawa, ul. Marszałkowska 62. W liście przesłanym do Zarządu przedstawcie swoje położenie i poproście, aby Was przyjęto najpierw na teoretyczny, a potem praktyczny kurs szybowcowy. Zaznaczamy przy okazji, że na kursy przyjmowana jest młodzież dopiero po ukończeniu 16 lat.

Na zakończenie nadmieniamy, że Liga Lotnicza przejęła całokształt szkolenia szybowcowego i silnikowego, dlatego też tylko przez nią i jako jej członek można się dostać do dalszej pracy w lotnictwie.

Kol. NALEPA ROBERT z Zabrza ma pewne zastrzeżenia co do stanu swojego zdrowia i prosi o skierowanie do Komisji Lekarskiej. Kolego, sprawę tę załatwicie najlepiej w następujący sposób: zapiszcie się do LL, jako członek LL złóżcie w oznaczonym terminie podanie o przyjęcie na kursy szybowcowe i wówczas otrzymacie skierowanie do komisji lekarskiej, która zakwalifikuje Was na szybowisko lub, w wypadku złego stanu zdrowia, (chyba nie!) odrzuci. Po odbyciu szkolenia szybowcowego i silnikowego w ramach LL zostaniecie skierowani do dalszej pracy w lotnictwie, ale oczywiście jeśli wykażecie się odpowiednimi kwalifikacjami. Gdyby się jednak okazało, że zdrowie Wasze nie odpowiada wymaganiom stawianym przyszłym lotnikom, macie jeszcze drugą możliwość: w dziedzinie pracy konstruktorskiej. W takim wypadku, po ukończeniu gimnazjum zawodowego, do którego chodzicie, musicie starać się o przyjęcie do Liceum Mechaniczno - Lotniczego w Warszawie albo Bielsku, a następnie na Wydział Lotniczy w Szkole Inżynierskiej w Warszawie lub przy Politechnice Wrocławskiej (Adresy patrz wyżej).

Kol. ALFONS MORAWIEC z Monikowa chce dostać się do szkoły mechaniczno - lotniczej. Sprawą najważniejszą w tej chwili jest to, czy zamierzacie dalej kontynuować naukę. Jeżeli tak, to po ukończeniu 9 klas szkoły ogólnokształcącej będziecie mogli pójść do Liceum Mechaniczno - Lotniczego w Bielsku lub w Warszawie.

Gdyby to jednak przy Waszych warunkach materialnych było niemożliwe, należy poczekać (pracując oczywiście w LL) do chwili ukończenia 18 lat i wówczas za pośrednictwem Powiatowego Oddziału LL w Piotrkowie Trybunalskim starać się w RKU o przyjęcie na kurs Młodszych Specjalistów Lotniczych w Technicznej Szkole Lotniczej.

Kol. FRANCISZKA KIERZAKA z Wojbórza zawiadamiamy, że silniczków do modeli latających nie ma na razie w sprzedaży.

Uwaga Simkarze, a przede wszystkim modelarze! Podajemy bardzo ważną wiadomość w sprawie prenumeraty czechosłowackiego pisma „Letecky Modelar". Już od dłuższego czasu wielu kolegów zapytuje o to i przesyła listy zarówno do Kolportażu „Prasy Wojskowej", jak i samej redakcji. Odpowiadamy więc kol. kol. **LESZKOWI CZARNECKIEMU** z Brwinowa, **ZYGMUNTOWI KAMIŃSKIEMU** ze Starogardu, **A. CYTRYNIAKOWI** z Radomia, **STANISŁAWOWI DĄBROWSKIEMU** ze Świdnicy, **JURKOWI STANISŁAWOWI** z Łagiewników Nowych, **JERZEMU MISZTELOWI** z Zamościa, **PAWŁOWI BLICHARSKIEMU** z Oldrzychowic, oraz **ZYGMUNTOWI SKIERBISZEWSKIEMU** z Opola i tym wszystkim, którzy się tą sprawą interesują. Numery „Letecky Modelar" będą do nabycia w redakcji.

Dlatego też każdy, kto chce je zaprenumerować, musi wpłacić odpowiednią sumę w zależności od okresu, na jaki zamawia, przy czym zaznaczamy, że poszczególny numer kosztuje 50 zł, a „Letecky Modelar" jest miesięcznikiem. Sumy te trzeba wpłacać na konto Red. Czas. Lotn. Warszawa, PKO-I-978. Po uiszczeniu wpłaty każdy z prenumeratorów powinien przesłać kwit bezpośrednio do redakcji — na podstawie tych kwitów zostanie sporządzona lista, według której każdy będzie otrzymywał zamówione numery.

Kol. SŁAWOMIR ROZBICKI z Piekar ma ukończone 14 lat, jest członkiem Ligi Lotniczej i chce zostać pilotem. Kolego, musicie jeszcze dwa lata popracować w Lidze, bowiem dopiero mając ukończone 16 lat będziecie mogli składać podanie o przyjęcie na kursy szybowcowe organizowane przez Ligę Lotniczą.

Gdybyście jednak chcieli zostać konstruktorem lotniczym — w liście nie piszecie wyraźnie w jakim kierunku zamierzacie się kształcić — to powinniście ukończyć 9 klas szkoły ogólnokształcącej, a później zapisać się do Liceum Mechaniczno - Lotniczego w Warszawie (Hoża 88) lub w Bielsku (ul. Żymierskiego 14a).

Kol. PAWEŁ KAŁUŻYŃSKI z Iłży ma zmartwienie, chce składać podanie o przyjęcie na kursy szybowcowe, ale boi się, że może nie zostać przyjęty z powodu złego wzroku. Kolego, my nie możemy Wam dokładnie określić, jakie są szanse Waszego przyjęcia, o tym zadecyduje Komisja Lekarska, na którą otrzymacie skierowanie po złożeniu podania.

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE

IV Tydzień LL zbiegł się z Międzynarodowym Dniem Dziecka.

Na zdjęciu Staszek i Jurek — kandydaci na przyszłych lotników z zainteresowaniem oglądają samolot wojskowy swych starszych kolegów, którzy stojąc wraz z wszystkimi ludźmi pracy na całym świecie na straży pokoju gwarantują im szczęśliwe dzieciństwo i spokojny okres do nauki i pracy w przyszłym zawodzie lotnika.

Foto: WAF

POWIETRZNA KARETKA POGOTOWIA

Czytelnicy nasi słyszeli często o samolotach sanitarnych Ligi Lotniczej, które pełnią zaszczytną pracę w służbie zdrowia ludności miast i wsi Polski Ludowej.

Zamieszczony plan modelu samolotu Po-2 przedstawia wersję sanitarną tej znanej wszystkim maszyny. Jak widać na rysunku, samolot wyposażony jest w dwie dodatkowe gondole dla chorych, zamocowane na dolnych skrzydłach.

Ogółem więc mały Kukuruźnik zabiera cztery osoby (dwóch chorych, lekarza i pilota).

Rysunek podano w skali około 1:50. Załączona skala i wymiary pozwolą zręcznemu modelarzowi na wykonanie rysunku tego samolotu w dowolnej skali, a przede wszystkim w skali 1:25, którą obrano jako najwygodniejszą dla celów wystawowych.

Sądzić należy, że na przyszłej wystawie modeli redukcyjnych nie zabraknie również i popularnej powietrznej karetki pogotowia.

Oryginalny samolot posiada kolor kości słoniowej. Krzyże czerwone. Znaki rejestracyjne — czarne.

p. e.

UWAGA PREMUMERATORZY SiM-u!

Zwiększając objętość do 16-tu stron, podnosimy również cenę pojedyńczego numeru do 20 zł. Zmienione przy tym zostają warunki prenumeraty, a więc: miesięcznie — 80 zł; kwartalnie 220 zł; półrocznie — 420 zł; rocznie — 800 zł. Wszyscy nasi dotychczasowi prenumeratorzy otrzymywać będą SiM po starej cenie, aż do wyczerpania się wpłaty.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6, tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45. Adres Kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 80 zł. kwartalnie — 220 zł, półrocznie — 420 zł, rocznie — 800 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH", Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Zam. 1005 B-109754

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Cena 20 zł.